

HUNGARY-SLOVAKIA-ROMANIA-UKRAINE EUROPEAN NEIGHBOURHOOD INSTRUMENT
CROSS-BORDER COOPERATION PROGRAMME

ПЛАН ТРАНСКОРДОННОЇ МОБІЛЬНОСТІ ДЛЯ ПРИКОРДОННИХ РЕГІОНІВ УГОРЩИНИ, СЛОВАЧЧИНИ, РУМУНІЇ ТА УКРАЇНИ

МОБІ

СУЧАСНА ПРИКОРДОННА ІНФРАСТРУКТУРА – УСПІШНИЙ КАРПАТСЬКИЙ РЕГІОН

Період реалізації проєкту: 01.03.2020 - 31.10.2023
Фінансування ЄС: 946 782 €



ПАРТНЕРИ ПРОЕКТУ



МІЖНАРОДНА АСОЦІАЦІЯ ІНСТИТУЦІЙ РЕГІОНАЛЬНОГО РОЗВИТКУ «МАІРР»

88018, Україна, м. Ужгород, вул. Швабська, 71а.

тел.: +380993254990
E-mail: associationiardi@gmail.com
Website: <http://mobi.iardi.org>

Координатор проєкту:
Наталія Носа-Пилипенко



Служба Відновлення У ЗАКАРПАТСЬКІЙ ОБЛАСТІ

СЛУЖБА ВІДНОВЛЕННЯ ТА РОЗВИТКУ ІНФРАСТРУКТУРИ У ЗАКАРПАТСЬКІЙ ОБЛАСТІ

88000, Україна, м. Ужгород, вул. Собранецька, 39.

тел.: +380312613212
E-mail: info.zk@restoration.gov.ua
Website: zk.ukravtodor.gov.ua

Проєктний менеджер:
Роман Карпенко



САМОВРЯДУВАННЯ РЕГІОНУ САБОЛЧ-САТМАР-БЕРЕГ

4400, Угорщина, Ніредьгаза, пл. Героїв, 5.

тел.: +36706833561
E-mail: zimboran@szszbmo.hu
Website: www.szszbmo.hu

Проєктний менеджер:
Зімборан Габор



КОШИЦЬКИЙ САМОВРЯДНИЙ КРАЙ

м. Кошице, індекс, Словаччина,
пл. Марафону Миру, № 1.

тел.: +4216196656
E-mail: stefan.zacharias@vucke.sk
Website: web.vucke.sk

Проєктний менеджер:
Катаріна Сасаракова



РАДА ПОВІТУ МАРМУРЕШ

430311, Румунія, Бая-Маре,
вул. Георге Сінкай, 46.

тел.: +40262214170
E-mail: office@maramures.ro
Website: www.cjmaramures.ro

Проєктний менеджер:
Міхаела Літе



ТЕРИТОРІАЛЬНО-АДМІНІСТРАТИВНА ОДИНИЦЯ ПОВІТУ САТУ-МАРЕ

440026, Румунія, м. Сату-Маре,
пл. 25 Жовтня, 1.

тел.: +40261711004
E-mail: office@cjsm.ro
Website: www.sjsm.ro

Проєктний менеджер:
Феліція Крістіна Штерн

ПЛАН МОБІЛЬНОСТІ

РОЗРОБНИКИ:

Рейнхольд СТАДЛЕР (Румунія), Міхаела ЛІТЕ (Румунія), Клаудія БРЕБАН (Румунія), Лоана Рата (Румунія), Калін Драгомір (Румунія), Крістіна ШТЕРН (Румунія), Брігітта МАЙОРНЕ-ЛАСЛО (Угорщина) Катаріна САСАРАКОВА (Словаччина), Габор ЗІМБОРАН (Угорщина), Наталія ТУРЧАК (Україна), Роман КАРПЕНКО (Україна), Наталія НОСА-ПИЛИПЕНКО (Україна)

АВТОРИ СУБ-АНАЛІЗУ:

Зіновій БРОЙДЕ (Україна), Людмила КОЗЛОВСЬКА (Україна), Олег ЛУКША (Україна), Оксана СТАНКЕВИЧ-ВОЛОСЯНЧУК (Україна), Катерина СТАНКЕВИЧ-КОВАЛЬ (Україна), Ірина КИРИК (Україна), Василь МАРКОВИЧ (Україна)

МІЖНАРОДНОЮ ЕКСПЕРТНОЮ ГРУПОЮ ТА ПАРТНЕРСЬКИМИ ОРГАНІЗАЦІЯМИ ВИСЛОВЛЮЄТЬСЯ ВДЯЧНІСТЬ ЗА ІНФОРМАЦІЙНУ ТА ОРГАНІЗАЦІЙНУ ПІДТРИМКУ:

Дипломатичним установам та міжнародним асоціаціям:

- Генеральному консульству Словацької Республіки в м. Ужгороді
- Генеральному консульству Угорської Республіки в м. Ужгороді
- Консульству Румунії в Солотвино
- Асоціації європейських прикордонних регіонів «АЕВР», Німеччина

Представникам органів державної влади та органів місцевого самоврядування, освітньо-науковим установам та експертам України:

- Віктору МИКИТІ, голові Закарпатської обласної військової адміністрації
- Роману САРАЮ, голові Закарпатської обласної ради
- Миколі ПІГУЛЯКУ, начальнику управління містобудування та архітектури Закарпатської ОВА
- Мартіну ГІЛЛЕРМО РАМІРЕСУ, генеральному секретарю Асоціації європейських прикордонних регіонів «АЕВР»
- Олегу ЛУКШІ, виконавчому директору Закарпатського регіонального відділення Асоціації міст України
- Зіновію БРОЙДЕ, директору Державного науково-технічного центру «Екоресурс»
- Катерині СТАНКЕВИЧ-КОВАЛЬ, виконавчій директорці громадської організації «Екосфера»
- Лесі ЛОЙКО, директору Агентства сприяння сталому розвитку Карпатського регіону «ФОРЗА»
- Володимир Химинцю, керівнику Центру досліджень Західного регіону Національного центру стратегічних досліджень
- Євгенію ЛУКШІ, голові правління Асоціації проєктних менеджерів «Ядро»

Представникам органів державної влади та органів місцевого самоврядування та експертам прикордонних регіонів Словаччини, Угорщини та Румунії:

- Оскару ШЕСТАКУ, президенту Саболч – Сатмар – Березької області Угорщини,
- Чобо ПАТАКІ, президенту повітової ради Сату-Маре Румунії,
- Йонелу ОВІДІУ, президенту повітової ради Марамуреш Румунії,
- Растіславу Трнка, голові Кошицького самоврядного краю Словаччини

Перекладачам:

Андрію ШИТЄВУ, Аліні НОСА.

ЗМІСТ

ПАРТНЕРИ ПРОЄКТУ.....	1
ПЛАН МОБІЛЬНОСТІ.....	2
СПИСОК СКОРОЧЕНЬ.....	4
ВСТУП.....	5
МОТИВАЦІЯ.....	7
СТРАТЕГІЧНИЙ КОНТЕКСТ.....	11
БАЧЕННЯ – 2040.....	16
1. АКТИВНА МОБІЛЬНІСТЬ (велосипедна та пішохідна інфраструктура).....	17
1.1. Основні виклики.....	17
1.2. Основні проєкти.....	19
2. ЗАЛІЗНИЧНІ МЕРЕЖІ.....	23
2.1. Основні виклики.....	23
2.2. Основні проєкти.....	26
3. ГРОМАДСЬКИЙ ТРАНСПОРТ.....	29
3.1. Основні виклики.....	29
3.2. Основні проєкти.....	31
4. ДОРОЖНЯ МЕРЕЖА.....	33
4.1. Основні виклики.....	33
4.2. Основні проєкти.....	35
5. ВОДНІ ШЛЯХИ.....	38
5.1. Основні виклики.....	38
5.2. Основні проєкти.....	39
6. ПОВІТРЯНИЙ ТРАНСПОРТ.....	40
6.1. Основні виклики.....	40
6.2. Основні проєкти.....	41
7. ПЕРЕТИН КОРДОНУ.....	43
7.1. Основні виклики.....	43
7.2. Основні проєкти.....	45
8. ПЕРЕХІД ДО АЛЬТЕРНАТИВНИХ ВИДІВ ПАЛИВА.....	49
8.1. Основні виклики.....	49
8.2. Основні проєкти.....	49
9. ВИСНОВКИ ТА НАСТУПНІ КРОКИ.....	51
ВИКОРИСТАНІ ДЖЕРЕЛА ІНФОРМАЦІЇ.....	53

СПИСОК СКОРОЧЕНЬ

ЕС	Європейський Союз
ЦЄІ	Центральна європейська ініціатива
ЄСДР	Стратегія ЄС для Дунайського регіону
UA	Україна
RO	Румунія
SK	Словаччина
HU	Угорщина
ТС	транскордонне співробітництво
СНТО	статистична номенклатура територіальних одиниць
ВВП	валовий внутрішній продукт
ЕТ	електротранспорт
ГТ	громадський транспорт
ППК	пункт перетину кордону
КЄ	Карпатський Єврорегіон
ЄФРР	Європейський фонд регіонального розвитку
ВПО	внутрішньо переміщені особи
ЗТ	залізничний термінал
ТТМ	трансевропейські транспортні мережі
SWOT	сильні, слабкі сторони, можливості, загрози
ТЦ	тематичні цілі
ЗСИ	ініціатива Тримор'я

ВСТУП

ВІД МАРТИНА ГІЛЛЕРМО, ГЕНЕРАЛЬНОГО СЕКРЕТАРЯ АСОЦІАЦІЇ ЄВРОПЕЙСЬКИХ ПРИКОРДОННИХ РЕГІОНІВ «АЄПР»



Мені дуже близька Карпатська кооперація з професійної та особистої точки зору. Вже деякий час тому я мав нагоду брати участь у працях Карпатської стратегії, де ми разом розглянули багато аспектів і виявили спільне та справжнє бажання співпраці, координації та надання послуг громадянам у складній та непростій ситуації. Послідовні кризи не допомогли, але партнерам у рамках цього проекту вдалося його реалізувати, подолавши багато труднощів, організувавши необхідні зустрічі та підготувавши очікувані результати. Це ще одна ознака динамізму Карпатського Єврорегіону та його партнерів. У цьому випадку зацікавлені сторони з України, Угорщини, Словаччини та Румунії об'єднали свої ресурси та сподівання для спільного плану мобільності.

Основна проблема полягає у вартості транспортної інфраструктури. Це дорого, але також дуже необхідно, і підтримка ЄС, а також інші джерела міжнародної співпраці можуть дуже допомогти. Друга проблема – це вплив столиць і головних міських центрів на проектування основних транспортних мереж. Дуже часто прикордонні регіони не повністю враховуються при проектуванні цих транскордонних мереж. Інтереси столиць переважають, що загалом також розумно, оскільки вони мають відношення до національної політики інтеграції. Але транскордонну реальність також слід брати до уваги, принаймні перед тим, як вирішити остаточне розташування певної інфраструктури поблизу або за кордоном.

Чому прикордонні регіони менш впливові? Ну, зазвичай вони менш заселені, іноді дуже периферійні. Але Європа базує свою інтеграцію на згуртованості, також територіальній, а це означає, що всі регіони мають розвиватися. Менш заселені та периферійні території також мають значення, і громадяни мають право користуватися тими ж послугами, що й ті, хто живе в центральній частині. Крім того, прикордонні регіони мають вирішальне значення для інтеграції. Тим не менш, їм потрібен мінімальний контекст інфраструктури, щоб розробити кругове бачення та насолоджуватися можливостями, які відкриває стійка та ефективна транскордонна співпраця в усіх сферах життя з їхніми сусідами, незалежно від того, чи є у них «жорсткі» чи «м'які» кордони.

Як ми можемо очікувати, що громадяни приїдуть і перетнуть кордон, щоб попрацювати, зробити покупки, у справах або що завгодно, якщо їм потрібно кілька годин, щоб проїхати менше ста кілометрів (а між ними «жорсткий» перетин кордону)? Довгий час очікування, надмірна залежність від приватних транспортних засобів на не дуже хороших дорогах і відсутність мультимодальності та сучасних засобів. Це величезне завдання, але ми також знаємо з досвіду інших транскордонних структур у регіоні, таких як Єврорегіон Верхній Прут та багато інших європейських, що ці прогалини в транспортній інфраструктурі існують по всій Європі, але особливо регіони на периферії, найвіддаленіші, гірські регіони, більшість із яких прикордонні, як у первинних, так і у вторинних мережах. Тому ми дуже тепло вітаємо цю карпатську ініціативу комплексного плану мобільності для регіону, що включає чотири країни (три країни-члени ЄС та країну-кандидата за надзвичайних обставин), різні регіони та велику кількість партнерів. І ми сподіваємося, що до майбутніх ініціатив може приєднатися більше сусідів з країн.

Які б рекомендації щодо цього проекту з точки зору Асоціації прикордонних європейських регіонів? По-перше, давайте продовжимо цю роботу. У короткостроковій перспективі ми не можемо думати про повну мережу доріг і залізниць у цьому регіоні, але ми повинні продовжувати працювати для цього. Тим часом ми маємо знайти рішення на короткий та середньостроковий період, і проект MOBI надихнув на подальші ініціативи, від потужного розвитку велосипедних маршрутів до проекту малої регіональної авіації. Він також переглянув мережі залізниць, доріг і водних шляхів, авіаційний сектор, надання громадського транспорту для пасажирів і роль транскордонного співробітництва. І це ефективно відобразило вплив зміни клімату та необхідність переходу на альтернативні та стійкі види палива.

Партнери проекту твердо взяли на себе зобов'язання переходити від підготовки проектних звітів, декларацій і планів до більш практичного підходу, спрямованого на переміщення більшої кількості людей з одного місця в інше за доступною ціною і стабільним способом по всьому Карпатському регіону та за його межами. Зі стратегічної точки зору було б доцільно розглянути певні цільові групи та поєднання повного комерційного використання транспортної мережі з використанням суспільних послуг у різних категоріях: повний пріоритет для транспорту медичних та екстрених бригад, пожежних бригад та бригад з органами для трансплантації, наприклад; друга категорія для державних службовців, які беруть участь у координаційних нарадах та інших завданнях, представників університетів та бізнесменів; і третій може бути для організованих державними установами груп туристів (високого рівня, спортивний, оздоровчий туризм, а також сім'ї та друзі). З іншого боку, ці ініціативи також можуть означати збільшення можливостей для молоді залишатися в регіоні. Інакше вони можуть подумати їхати, а ми не можемо собі дозволити цей відтік мізків, цю втечу талантів з наших регіонів. З цією метою нам потрібно запропонувати інноваційні, привабливі (але здійсненні) ініціативи, такі як мережа малих регіональних аеропортів, різкий перехід до чистих джерел електроенергії тощо. Це не нереально, а, ймовірно, необхідно.

Що стосується літаків на електричній енергії, також було рекомендовано змінити загальний транспортний підхід переходу з викопного палива на електрику. Це вже відбувається в залізничному та водному транспорті, прогресує в автомобільному транспорті, але все ще потребує узагальнення в авіаційному секторі. Ініціативи зростають по всій Європі та в усьому світі. Ми стежимо за кількома з них, особливо, коли вони залучають партнерів за межами національних кордонів. Є особливо цікаві випадки в Скандинавії, Альпійському регіоні та деяких країнах Середземномор'я. Ми також слідкуємо за іншими ініціативами, такими як Північно-Західний регіон економічного розвитку між США та Канадою. Міцна координація всіх цих ініціатив означала б більш суттєві зусилля лобювання та можливість впливати на національні та європейські програми інтеграції та залучати впливових гравців з галузі.

Зосередження на електриці обов'язково приведе нас до водню. Зараз усі про це говорять, але ми повинні зосередитися на зеленому водні та замкнути це коло. Знову ж таки, запропонована мережа невеликих регіональних аеропортів може бути прикладом циклічного підходу: вона може продовжувати обслуговувати авіаційний сектор (але більш екологічно чистий), й інші види виробництв можуть бути призначені для цієї інфраструктури, наприклад, екологічні водневі заводи (або термінали/станції). Вони можуть бути «міні-центрами» для авіаперельотів і мультимодальних перевезень (поїздів, автобусів тощо). Навіть електричні вантажівки можуть приїжджати, щоб зарядити свої акумулятори. Такий комплексний проект із транспортом, екологічно чистим паливом, зеленим воднем тощо потребує загальноєвропейського підходу. Настійно рекомендується серія проектів Interreg у кількох європейських прикордонних районах, координованих парасольковою ініціативою Interreg Europe, а також – інтелектуальне спілкування з галузями, установами та громадянами для встановлення тісних партнерських відносин і зобов'язань.

Ми повинні пам'ятати, що в цей проект входить і Україна. Поліпшення транспорту в західній частині України позитивно вплине на решту території країни, особливо за післявоєнного сценарію, хоча й непередбачуваного. Однак потреби є терміновими, і скоординований європейський транспортний підхід до проблем кордону між ЄС та Україною з широкою карпатською перспективою принесе користь усім зацікавленим громадянам.

Берлін, 25 серпня 2023 р.

МОТИВАЦІЯ

План транскордонної мобільності для прикордонних регіонів Угорщини, Словаччини, Румунії та України (надалі – **План мобільності**) розроблено з метою покращення і вдосконалення існуючих у цілісному прикордонному Карпатському макрорегіоні систем руху пасажирів і вантажів та досягнення стабільності (сталості) функціонування зазначених транспортних систем разом з наявною інфраструктурою, що потребує модернізації і розвитку.

План мобільності охоплює 8 прикордонних адміністративно-територіальних одиниць регіонального і субрегіонального рівнів 4-х країн:

- область Саболч-Сатмар-Берег (Угорщина);
- самоврядні Кошицький та Пряшівський краї (Словаччина);
- повіти Сату-Маре і Марамуреш (Румунія);
- Закарпатська, Івано-Франківська та Чернівецька області (Україна).

Природно-географічно **План мобільності** охоплює значну частину території найбільшого у Європі Карпатського Єврорегіону – міжрегіональної асоціації прикордонних регіонів України, Угорщини, Словаччини, Румунії і Польщі, яка була утворена ще у 1993 році з метою забезпечення стабільності і безпеки регіонального і місцевого розвитку та транскордонного співробітництва в умовах реформних трансформацій та євроінтеграційних процесів в країнах Карпатського макрорегіону після розпаду СРСР та блоку країн Варшавського Договору наприкінці 80-х – на початку 90-х років ХХ століття.

Відповідно, **План мобільності** певним чином пов'язаний з актуальною станом на 2023 рік **«Стратегією Карпатського Єврорегіону на період до 2020 року та наступні роки»**, розроблену у 2013-2015 рр. Зокрема, **План мобільності** повністю **гармонізовано** щодо зазначеної Стратегії:

A. Зі стратегічним **Баченням розвитку** Карпатського Єврорегіону, як **«місцем, де люди хотіли б жити, і яке варто відвідати; де сталий розвиток системно забезпечується розвитком: економічним, соціальним, культурним, збереженням довкілля та мобільністю»**.

B. З однією із 4-х Стратегічних цілей розвитку Карпатського Єврорегіону: **«Компактний, зелений, чистий, добре сполучений, безпечний регіон»**.

C. З одним із 6-ти Стратегічних пріоритетів розвитку Карпатського Єврорегіону: **«Добре сполучений та ефективний прикордонний регіон»**.

D. З одним із 3-х міжсекторальних пріоритетів Стратегії: **«Посилення транскордонного співробітництва (ТКС) та інституційної спроможності»**.

Окрім того, План мобільності добре узгоджується і з Індикативним переліком можливих спільних проєктів ТКС на 2016 – 2020 рр., рекомендованих у «Стратегії Карпатського Єврорегіону на період до 2020 року та наступні роки».



План мобільності розроблено в рамках реалізації Проєкту **«МОВІ: Сучасна прикордонна інфраструктура – успішний Карпатський регіон»**, що виконується за фінансової підтримки ЄС за Програмою ТКС Європейського Інструменту Сусідства (ЄІС) Угорщина–Словаччина–Румунія–Україна 2014–2020. Проєкт «МОВІ» реалізується міжнародним консорціумом організацій, до складу якого увійшли органи місцевого самоврядування регіонального і субрегіонального рівнів, експертні і профільні фахові інституції: Орган самоврядування області Саболч-Сатмар-Берег (Угорщина); Кошицький самоврядний край (Словаччина); Рада повіту Марамуреш і територіальна адміністративна одиниця повіту Сату-Маре (Румунія); Міжнародна Асоціація Інституцій Регіонального розвитку – MAIPP (Україна); Служба відновлення та розвитку інфраструктури у Закарпатській області (Україна).

Загальною метою Проєкту «МОВІ» є формування стійкої платформи задля ефективної транскордонної мобільності людей і вантажів (товарів) через: покращення і вдосконалення прикордонної інфраструктури та відповідних пунктів пропуску на кордонах (особливо на кордонах з Україною); посилення співпраці органів регіонального та місцевого самоврядування з експертними, фаховими і проєктно-планувальними організаціями у цільовому Карпатському прикордонному регіоні. Зазначена спільна транскордонна співпраця спрямована на якісне покращення транскордонної мобільності людей і вантажів (товарів) через підготовку і ухвалення відповідних узгоджених рішень та реалізацію інфраструктурних і технологічних проєктів як у сферах транспортної та прикордонної інфраструктури, так і у вдосконаленні та розширенні послуг міжнародного автомобільного, залізничного та авіаційного сполучення у цільовому Карпатському регіоні.

Особливо варто зазначити, що вказані вище загальна Мета і цілі Проєкту «МОВІ» ставились задовго до радикальних геополітичних змін у Європі та у світі загалом, спричинених повномасштабною агресивною війною Росії проти України, що розпочалась 24 лютого 2022 року. Водночас, саме внаслідок триваючої повномасштабної війни, яка стала найбільшим військовим конфліктом у Європі і світі після Другої світової війни з фронтами у тисячі кілометрів та застосуванням тисяч одиниць важких озброєнь, гігантських кількостей використовуваних боєприпасів, участі мільйонів військових, а також – внаслідок виникнення небачених за обсягом потоків біженців з числа українців (понад 8,5 млн.осіб) до зарубіжжя та вимушених переміщених осіб (ВПО) до тилових областей Західної України – Мета і цілі Проєкту набули ще більшої актуальності. При цьому суттєво зростає необхідність не тільки у «покращенні транскордонної мобільності людей і вантажів (товарів)» у цільовому Карпатському регіоні, але й постала гостра потреба радикального переформатування міжнародних транспортних вантажних і пасажирських перевезень по основних логістичних ланцюжках Центральної, Західної і Південно-Східної Європи, включаючи і Карпатський макрорегіон. З виникненням і загостренням кризи із зарубіжними поставками українського зерна на світові ринки ця потреба лише посилилась.

Наразі уже відбувається переформатування міжнародних ланцюгів постачання вантажів і товарів як по логістичним напрямкам, так і по видам транспорту. Зростає кількість пасажирських транспортних маршрутів, спричинених виїздом та міграційними переміщеннями мільйонів біженців з України до країн Європи. Продовжує зростати навантаження на автомобільну і залізничну транспортну інфраструктуру вантажних

перевезень у Європі, у т.ч. в Карпатському регіоні. Невизначеність з тривалістю військових дій на фронтах російсько-української війни, плани відбудови та відновлення післявоєнної України, євроінтеграційні процеси та плани вступу до НАТО лише **посилиють потреби у зростанні транспортних перевезень через західні кордони з країнами ЄС** і зокрема – через територію Карпатського макрорегіону.

Зауважимо також, що партнери Проєкту «МОВІ» представляють владні структури своїх країн здебільшого на рівні адміністративно-територіальних одиниць NUT-3: повіт/область – Румунія і Угорщина; край (регіон) і область – Словаччина і Україна. Існує певна обмеженість у планувальних компетенціях, рішеннях і діях, що мають міжнародний (транскордонний) характер. Водночас, зазначені партнери Проєкту «МОВІ» цілком можуть виходити з пропозиціями ухвалення (узгодження на міжнародному рівні) рішень на відповідних національних (міжнародних) урядових рівнях. Зокрема, йдеться про будівництво та/або модернізацію автомагістралей і доріг міжнародного значення, відкриття чи модернізації пунктів пропуску, модернізацію чи будівництво залізничних та авіаційних об'єктів маршрутів, дослідження і розробки в галузі водного транспорту (р. Тиса – р. Дунай) тощо.

Цілком не виключено, що Проєкт «МОВІ» покладе початок давно очікуваним змінам у зниженні ролі кордонів на Західних кордонах України (Східних кордонах ЄС) у якості бар'єрів для міжнародних транспортних торговельних і людських комунікацій – задля пришвидшення переміщення товарів і робочої сили у Центрі Європи та підвищення спроможності України в успішному вирішенні регіональних і глобальних безпекових питань при захисті спільних цивілізаційних цінностей демократичного Заходу.

Створення Плану транскордонної мобільності (далі – План мобільності) **спрямовано на покращення руху пасажирів та товарів**, а також підтримку сталого руху в межах транскордонного регіону Угорщина–Словаччина–Румунія–Україна.

У цьому документі «транскордонний регіон» включає наступні вісім адміністративних одиниць: область Саболч-Сатмар-Берег (Угорщина), самоврядні краї Кошицький та Пряшівський (Словаччина), повіти Марамуреш та Сату-Маре (Румунія), Закарпатську, Івано-Франківську та Чернівецьку області (Україна).

План транскордонної мобільності асоціюється з синергією, що спрямована також на кореляцію окремих планів мобільності (на рівні країв, повітів, областей, регіонів), розроблений в рамках Проєкту «МОВІ» – Сучасна прикордонна інфраструктура – успішний Карпатський регіон» за фінансової підтримки ЄС в рамках Програми транскордонного співробітництва ЄС Угорщина–Словаччина–Румунія–Україна 2014–2020.

Проєкт «МОВІ» реалізується міжнародним консорціумом, до складу якого входять регіональні органи місцевого самоврядування та галузеві установи: Міжнародна Асоціація Інституцій Регіонального Розвитку «МАІРР» (Україна), Самоврядування області Саболч-Сотмар-Берег (Угорщина), Кошицький самоврядний край (Словаччина), Рада Повіту Марамуреш (Румунія), Територіальна адміністративна одиниця повіту Сату-Маре (Румунія) та Служба відновлення та розвитку інфраструктури у Закарпатській області (Україна).

Очікувані досягнення: в рамках проєкту планується забезпечити стратегічний підхід до сталого та ефективного розвитку транспортної та прикордонної інфраструктури шляхом розробки Плану транскордонної мобільності, а також техніко-економічних обґрунтувань та впровадження інфраструктурного компоненту в Україні, а саме – реконструкції 4,350 км велосипедних доріжок. У результаті реалізації проєкту буде збільшена мобільність товарів для бізнесу, а завдяки економічному розвитку та покращенню інфраструктури очікується збільшення кількості туристів та відвідувачів прикордонних регіонів. Заплановані проєктні пропозиції відповідають європейським і національним планам, оперативним програмам та синхронізовані з розробленими регіональними стратегічними документами.

Проєкт «МОВІ» фінансовано в рамках Програми транскордонного співробітництва Європейського інструменту сусідства ЄІС Угорщина–Словаччина–Румунія–Україна 2014–2020. Більше інформації можна отримати за посиланнями: <http://huskroua-cbc.eu/> та <https://mobi.iardi.org>

План мобільності зосереджується не лише на зв'язках між ширшою європейською територією та транскордонним Карпатським макрорегіоном і на тому, як вони мають адаптуватися до зазначених нових транспортних потреб, але й звертає особливу увагу на міжнародні міжрегіональні потоки з метою покращення транскордонного співробітництва задля зміцнення територіальної злагоди, забезпечення сталого економічного і соціального розвитку та підвищення рівня і якості життя громадян, навіть за умов посилення глобальної нестабільності та безпекових кризових явищ.



СТРАТЕГІЧНИЙ КОНТЕКСТ

ЄВРОПЕЙСЬКА МЕРЕЖА TEN-T відіграє важливу роль у збільшенні пропуску потоків пасажирського та вантажного транспорту в межах Європи, становлячи основу для європейського транспортного сектора. Основним завданням TEN-T є стимулювання економічного зростання та конкурентоспроможності в єдиному економічному європейському торговому просторі за рахунок ефективних мультимодальних високошвидкісних маршрутів та безбар'єрного транзиту вантажів територією країн – членів Проекту та країн-сусідів. Останнє оновлення мережі TEN-T від липня 2022 року передбачає внесення змін для розширення та розвитку зв'язків з деякими третіми країнами (наприклад, Україною, Молдовою) та значного зниження інтересу до покращення зв'язків з іншими (наприклад, Росією та Білоруссю). Стратегічна роль України у міжнародних трансформаційних транспортних процесах підтверджується включенням її логістичних шляхів до транс'європейської транспортної мережі (TEN-T) та надання Україні статусу кандидата у члени ЄС та партнера у Ініціативі Тримор'я.

Мережа складається з 9 тематичних коридорів (див. карту), які забезпечують східно-західні та північно-південні зв'язки по всій Європі. Кожен тематичний коридор складається з окремих автомобільних, залізничних та водних коридорів, разом з відповідними портами, аеропортами та залізничними і мультимодальними вузлами. Мережа TEN-T складається з 2 рівнів: основна мережа (включаючи розширену основну мережу), яка представляє найважливіші вузли та зв'язки транс'європейської транспортної мережі, та комплексна мережа, що охоплює всю Європу і забезпечує доступність та зв'язність всіх регіонів у Союзі, включаючи віддалені регіони та віддалені райони. Термін завершення всієї мережі TEN-T – 2050 рік, з проміжними кроками у 2030 та 2040 роках (див. таблицю), і очікується, що ці розробки сприятимуть зниженню викидів парникових газів на 0,4 % та зростання ВВП на 2,4 % до 2050 року.

РИС.1 ГРАФІК РОЗВИТКУ МЕРЕЖІ TEN-T



На європейському рівні мережу TEN-T доповнює мережа **EUROVELO**, яка є обширною мережею велосипедних коридорів великої дальності, що з'єднує кілька країн. Під час оновлення 2021 року їзда на велосипеді не була повністю врахована у рекомендаціях мережі TEN-T, тому EuroVelo представляє основну європейську мережу для альтернативних видів транспорту, яка наразі охоплює 17 коридорів та 45 000 км. Очікується, що мережа продовжиться до 90 000 км, коли буде повністю впроваджена. Ці коридори мають потенціал стати основою для національних та місцевих велосипедних маршрутів або мереж, а також привабливим брендом для велосипедного туризму в Європі.

ПАРИЗЬКА УГОДА – це юридично обов'язкова міжнародна угода з питань зміни клімату, прийнята на Конференції ООН зі зміни клімату (COP21) у Парижі, Франція, 12 грудня 2015 року. Основною метою Угоди є збереження глобального підвищення температури на рівні, що «значно перевищує» 2° C, та докладання зусиль з обмеження підвищення температури до 1,5° C в порівнянні з промисловими показниками. На основі ключових аспектів цієї угоди ЄС розробив **ЄВРОПЕЙСКУ ЗЕЛЕНУ УГОДУ** - нову стратегію на європейському рівні для забезпечення сталого розвитку. Вона спрямована на розвиток на основі зелених технологій та сталого розв'язання проблем з метою досягнення цілі щодо кліматичної нейтральності до 2050 року. Угода визначає ряд основних викликів на наступні десятиліття, таких як: чиста енергія, стале промислове виробництво, будівництво та реконструкція та сталість у сфері мобільності. Найбільш важливі для МОВІ є заходи та цілі, що встановлені для мобільності, наприклад, зниження викидів парникових газів, пов'язаних з транспортом на не менше ніж 90 % порівняно з показниками 1990 року, щоб зробити значний внесок у досягнення кліматичної нейтральності.

З позицій Європейської зеленої угоди (2019 р.) та Паризької угоди (2015 р.), вплив транспортування є одним з основних чинників глобальних змін клімату. Принципове значення для МОВІ має твердження Комісара ЄС з питань транспорту А. Велеана безпосередньо у день проголошення Зеленої угоди ЄС 11 грудня 2019 р. про необхідність максимального переведення вантажопасажирських перевезень на великі відстані з автодорожніх на залізничні і водні засоби з використанням мультимодальних технологій сполучень. Це має принципове значення для зони проєкту МОВІ, оскільки саме на цей простір припадає зона максимального перегріву серед усіх ареалів компактного проживання на План мобільності, який спостерігається впродовж останніх десятиріч.

В грудні 2020 року Європейською Комісією була розроблена **СТРАТЕГІЯ СТАЛОЇ ТА РОЗУМНОЇ МОБІЛЬНОСТІ**, яка має на меті визначити шляхи розвитку мобільності на європейському рівні, зокрема, з урахуванням впливу пандемії Covid-19 на мобільність та потреб, що виникли внаслідок пандемії. Стратегія доповнюється Планом дій, що складається з 82 ініціатив, спрямованих на керівництво плануванням мобільності в наступні роки. Основні цілі Стратегії – це сталість, інтелектуальність та стійкість, які відповідають цілям з мобільності, визначеним у Зеленій угоді. У стратегії запропоновано 3 основних принципи для досягнення амбітних цілей:

- I. Зробити всі транспортні засоби більш сталими.
- II. Забезпечити широкий доступ до сталих альтернатив у мультимодальній транспортній системі.
- III. Розробити стимули для підтримки запланованої перехідної процедури.

Ці три цілі взаємодіють та підтримують одна одну з метою створення зеленої, з'єднаної, автоматизованої, мультимодальної та доступної мобільності, використовуючи кризу, створену пандемією Covid-19, як засіб прискорення процесів модернізації та декарбонізації всієї транспортної системи та мобільності до 2050 року. Для досягнення цього результату в Стратегію включено кілька цілей та проміжних кроків:

До 2030:

- Щонайменше 30 мільйонів автомобілів з нульовими викидами в експлуатації на дорогах Європи.
- 100 кліматично нейтральних європейських міст.
- Подвоєння обсягу швидкісного залізничного руху в Європі.
- Широке впровадження автоматизованої мобільності.
- Готовність до ринку морських суден з нульовими викидами.
- Сукупний транспорт, запланований для поїздок менше 500 км, має мати нейтральні викиди вуглецю.

До 2035:

- Великі повітряні судна з нульовими викидами готові для ринку.

До 2050:

- Майже всі легкові автомобілі, вантажівки, автобуси та важкі транспортні засоби повинні бути з нульовими викидами.
- Подвоєння обсягу вантажного залізничного транспорту.
- Мультимодальна, повністю функціонуюча TEN-T (Транс'європейська транспортна мережа) для сталого та інтелектуального транспорту з високошвидкісним з'єднанням.

ІНІЦІАТИВА ТРИМОР'Я (3SI) – це політично натхненна та комерційно спрямована ініціатива з покращення зв'язку між дванадцятьма країнами-членами Європейського союзу, розташованими між Балтійським, Адріатичним та Чорним морями. Ініціатива була запропонована на початку 2014 року через спільний інтерес у розвитку транспортної, енергетичної та цифрової інфраструктури на північно-південній осі ЄС. У 2022 році було встановлено п'ять цілей для 3SI, одна з яких спрямована на надійний, сталий та всеосяжний зв'язок (inclusive connectivity), зокрема, на створення інтелектуальних (розумних) рішень для обміну даними та більш ефективного та безпечного використання сполучення в транспортному, енергетичному та цифровому секторах. Крім того, у 2019 році було створено **ІНВЕСТИЦІЙНИЙ ФОНД ТРИМОР'Я**, комерційний фонд, спрямований на інвестування в критичну інфраструктуру, що сприяє прискоренню економічного розвитку, покращенню зв'язків та співробітництва в цьому регіоні. Для транспортного сектору Фонд підтримує розширення транспортних об'єктів та фінансування нових транспортних сполучень між країнами Тримор'я.

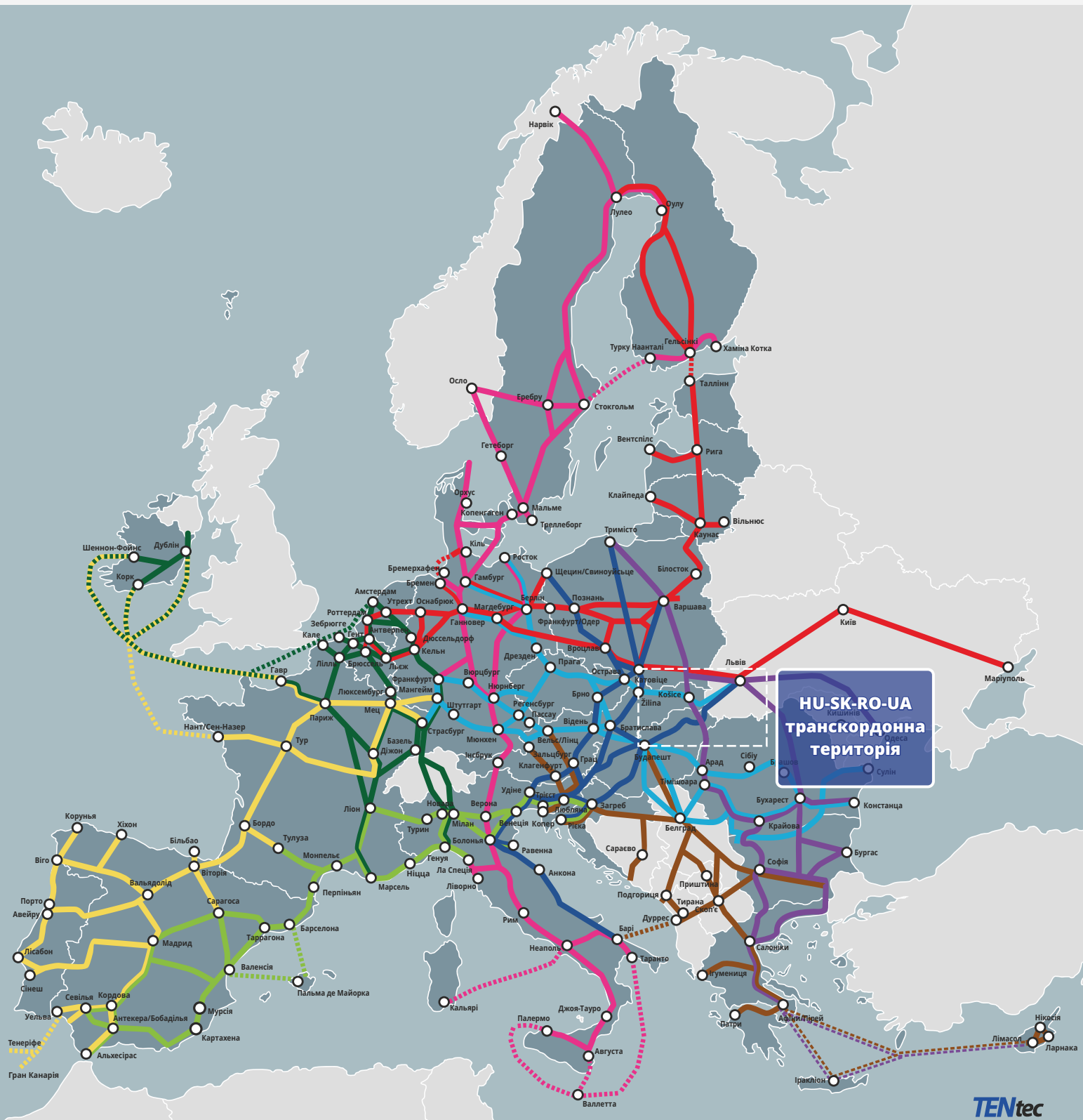
Серед найважливіших чинників впливу на формування Плану мобільності є одночасне набуття у останній декаді червня 2022 року Україною (а також Молдовою) статусу країни – кандидата на вступ до ЄС та партнерства з Ініціативою Тримор'я (3SI), до якої входять 12 країн ЄС та стратегічні партнери — США, Велика Британія, Німеччина і Японія. У цій макрорегіональній структурі, що активно розвивається з 2016 року, основні завдання MOBI підпадають під пріоритет № 1, на який спрямовано більше половини інвестувань, що залучаються для проектів країн 3SI. В період 2022–2023 у 3SI головує Румунія. Перед тим у 2021–2022 роках Україна головувала Стратегії ЄС для Дунайського регіону (EUSDR), але ця можливість була суттєво обмежена війною. Незважаючи на це, ряд ключових здобутків Проекту був відображений у спільному огляді розвитку залізниць макрорегіону, розробленому представниками всіх 14 країн EUSDR.

Єдиним механізмом багаторівневого управління, що охоплює Карпатський регіон, є Рамкова конвенція з охорони та сталого розвитку Карпат (**КАРПАТСЬКА КОНВЕНЦІЯ**), прийнята сьома країнами у травні 2003 року у Києві, Україна. Ця Конвенція є другим підрегіональним договірним режимом для охорони та сталого розвитку гірського регіону на європейському рівні. На основі Карпатської Конвенції У 2014 році до Європейської Комісії було подано пропозицію щодо **МАКРОРЕГІОНАЛЬНОЇ СТРАТЕГІЇ ДЛЯ КАРПАТСЬКОГО РЕГІОНУ**. Основною метою стратегії є зміцнення конкурентоспроможності та привабливості макрорегіону Карпат на основі його унікальної природно-культурної спадщини та потенціалу внутрішнього розвитку. Стратегія складається з чотирьох основних пріоритетних напрямків, один з яких спрямований на мобільність, а саме: 3. Згуртовані Карпати: Збільшення функціональної доступності Карпат, зокрема, шляхом ініціатив щодо збільшення транспортної доступності, цифрової доступності та розвитку мобільних електронних сервісів. Базовим документом Конвенції щодо завдань проєкту «МОВІ» є її Транспортний протокол, ухвалений у 2014 році.

Водночас, зона проєкту «МОВІ» знаходиться на території, що входить до Карпатського єврорегіону та **ПІЛОТНОГО ЄВРОРЕГІОНУ «ВЕРХНІЙ ПРУТ»**, на який розпорядженням Кабінету Міністрів України від 14.02.2002 № 59-р покладено «експериментальне опрацювання механізмів транскордонного співробітництва як елементів процесу європейської інтеграції і розбудови регіональної політики», та першим пріоритетом якого ще у 2000 році визначено «розвиток транспортно-комунікаційної інфраструктури на рівнях трансєвропейських коридорів та місцевих сполучень». При цьому, місце стику адміністративних меж Івано-Франківської та Чернівецької областей України і Сучавського повіту Румунії (які входять до обох єврорегіонів – «Карпатського» і «Верхній Прут») з Марамуреським повітом на українсько-румунському кордоні знаходиться на відстані 60 км від вищезгаданого географічного центру Європи на Закарпатті, але є чи не найбільшою транскордонною «білою плямою» в усьому Карпатсько-Дунайському просторі.

На завершення, згідно з історичним призначенням, яке було підтверджено у двох світових війнах, сполучення через цей транскордонний регіон, який раніше розвивався в межах однієї держави, також має важливе значення для забезпечення військової мобільності. Територія проєкту «МОВІ» (де географічний центр Європи знаходиться поруч з залізничним переходом на українсько-румунському кордоні Ділове – Валя-Вишеулуй) повністю підпадає під **СТРАТЕГІЮ ЄС ДЛЯ ДУНАЙСЬКОГО РЕГІОНУ (EUSDR)** та Центральноєвропейську ініціативу (ЦЄІ – головний офіс Пан-європейського коридору V, який перетинає цей регіон, розташований в Секретаріаті ЦЄІ в Трієсті, країни якого підписали Міністерську декларацію «До сталого транспорту в країнах ЦЄІ» у 1999 році). Більше того, цілі та завдання «МОВІ» повністю відповідають пріоритету 1b EUSDR (дорожній, залізничний та повітряний транспорт), і його Наглядова група, в яку входять представники всіх країн-учасниць проєкту «МОВІ», розробила відповідні огляди для визначення перспектив та завдань розвитку цих транспортних систем.

ЄВРОПЕЙСЬКИЙ ТРАНСПОРТНИЙ КОРИДОР



- АТЛАНТИЧНИЙ
- ПІВНІЧНЕ МОРЕ – АЛЬПІЙСЬКИЙ
- ПІВНІЧНЕ МОРЕ – БАЛТІЙСЬКИЙ
- СКАНДИНАВСЬКО-СЕРЕДЗЕМНОМОРСЬКИЙ
- БАЛТІЙСЬКЕ МОРЕ – АДРІАТИЧНЕ МОРЕ
- РЕЙН - ДУНАЙ
- СЕРЕДЗЕМНОМОР'Я
- ЗАХІДНІ БАЛКАНИ
- БАЛТІЙСЬКЕ - ЧОРНЕ - ЕГЕЙСЬКЕ МОРЕ

Карта, запропонована Комісією в пропозиції щодо перегляду Регламенту про Транс'європейські транспортні мережі (14 грудня 2021 року – COM (2021) 812) і внесена зміна (27 липня 2022 року – COM (2022) 384).

БАЧЕННЯ – 2040

ТРАНСПОРТНА СИСТЕМА ПРИКОРДОННИХ РЕГІОНІВ УГОРЩИНА – СЛОВАЧЧИНА – РУМУНІЯ – УКРАЇНА



- Цільовий транскордонний регіон, добре пов'язаний з основною транспортною мережею ЄС та з ефективними і стійкими внутрішніми сполученнями кожної з країн.



- Мережа узгоджених велосипедних маршрутів, розроблених уздовж річок, сільськогосподарських доріг, доріг з низьким трафіком або навіть як спеціальні велосипедні доріжки, що з'єднують основні туристичні місця та історичні пам'ятки головних міст.



- Завершено формування мережі залізниць, переважно електрифікованих і зі швидкістю руху понад 160 км/год на магістральних лініях.



- Мережа водних шляхів сформована із збереженням річок як екологічної основи регіону та використовується для вантажних і туристичних перевезень та потреб велосипедного туризму.



- Мережа автомагістралей і безпечних швидкісних доріг уздовж великих міст.
- Велика мережа «завершених»* окружних доріг, що з'єднують віддалені райони з головними транспортними вузлами і містами обласного значення.



- Мережа регіональних аеропортів з хорошим доступом до основних аеропортів ЄС, і з внутрішніми та регіональними комерційними/бізнес авіарейсами.



- Розширене транскордонне транспортне сполучення зі значною кількістю різноманітних пунктів пропуску та ефективними підрозділами прикордонного контролю.



- Відносно широка доступність станцій швидкої зарядки електротранспорту уздовж основних транспортних коридорів, тоді як міста обслуговуються здебільшого парками громадського транспорту з нульовим рівнем викидів.



- Більші міста виграють від узгоджених послуг транскордонного громадського транспорту (залізничні та автобусні перевезення).

** Заміські дороги створені з врахуванням конструктивних особливостей, які приділяють більше уваги пішоходам і велосипедистам*

1.1. ОСНОВНІ ВИКЛИКИ

Добре синхронізована, розвинена спільними зусиллями, цілеспрямована велосипедна інфраструктура у значній мірі сприяє розвитку цілісного транскордонного регіону. Крім ідеального інструменту мобільності для туристів, її безпосередні впливи можна відчутти у громадській, соціальній згуртованості, у розвитку місцевої економіки та в покращенні рівня і якості життя громадян. Розвиток руху на велосипедах водночас є ефективним інструментом розвитку економіки. Він привабливий і для відвідувачів, і для туристів також, так як з незначними затратами, просто і зручно забезпечує ознайомлення з окремо взятою територією. В транскордонному регіоні стають все більш популярними організовані велосипедні тури та колективні велосипедні туристичні подорожі.

Розвитку велосипедного туризму перешкоджає відсутність базової інфраструктури. Тому на думку експертів у туризмі, для досягнення успіху місцевого туризму необхідно розвивати інфраструктуру велотранспортної системи. Таким чином, однією з причин низької регіональної бюджетоутворюючої спроможності туризму є слаборозвинена велотранспортна інфраструктура. Прикордонні території з точки зору туризму не використали можливості співпраці у повній мірі. Це співробітництво могло б розкрити перспективу розвитку прикордонних територій, регіону та окремо взятих туристичних продуктів через залучення інвестицій, розробку тематичних маршрутів, маркетингову діяльність у багатьох сферах.

Транскордонну територію перетинає лише один із 19 маршрутів EuroVelo. EuroVelo 11 Східної Європи з'єднує найпівнічнішу частину Норвегії з Грецією, проходячи відносно прямо по північному напрямку і перетинаючи міста Пряшів та Кошице в межах транскордонного регіону. Маршрут пролягає за кілька кілометрів від Ніредьгази. Він функціонує у Словаччині та в Угорщині, але ще потребує завершення деяких ділянок в Польщі, Сербії чи Північній Македонії, а також в Греції.

Упродовж останніх 10 років регіони Словаччини та Угорщини здійснили суттєві інвестиції у велосипедну інфраструктуру, намагаючись створити регіональні велосипедні мережі. Словацькі міста Кошице та Пряшів вже мають доступ до великої кількості велосипедних маршрутів, які адмініструються громадськими організаціями та фінансуються в рамках грантових проєктів. Основною проблемою тут є те, що ці маршрути ще недостатньо пов'язані між собою і не утворюють добре сполучену (зв'язану) мережу.

Що стосується Угорщини, Ніредьгаза вже з'єднана з дорогою EuroVelo 11, яка проходить через винний регіон Токай. Є також декілька велосипедних трас (переважно велосипедні доріжки, відокремлені від дороги), які з'єднують міста з навколишніми селами.

Цей напрямок був відкритий для велосипедистів у 2017 році та має протяжність 80 км велосипедних доріжок.



Навіть існує можливе з'єднання між Ниредьгазою та Сату-Маре (Румунія). В рамках транскордонного проекту "HUROVELO" було побудовано велосипедну доріжку на дамбі річки Сомеш між Сату-Маре – Ченгер та Фегердьярмат.

В рамках проекту «МОВІ» здійснена реконструкція велосипедної доріжки в межах населеного пункту Пийтерфолво (Україна) на автомобільній дорозі державного значення Вилко – КПП «Дяково» протяжністю 4350 метрів. Вказана ділянка є продовженням уже існуючої велодоріжки від КПП «Вилко» до с. Пийтерфолво. З метою забезпечення кругового маршруту в наступні роки планується будівництво велодоріжки протяжністю більше 12 км від села Пийтерфолво до пункту кордону «Велика Паладь» (Україна) – Кішпаладь (Угорщина), а також продовження облаштування велодоріжок в напрямку КПП «Дяково», а це близько 10 км, від населеного пункту Вилко в напрямку м. Виноградів загальною протяжністю уже існуючих і в майбутньому новозбудованих доріжок довжиною 20 км.

З метою забезпечення кільцевого маршруту в найближчі роки планується будівництво велодоріжки протяжністю понад 12 км від села Пийтерфолво до прикордонного пункту перетину кордону «Велика Паладь» (Україна) – Кішпаладь (Угорщина), а також продовження облаштування велодоріжок в напрямку КПП «Дяково», а це близько 10 км, від населеного пункту с. Вилко у напрямку м. Виноградів загальною протяжністю 20 км існуючих велосипедних доріжок, а також продовження будівництва перспективних велосипедних трас.

Проте веломаршрути та велотуризм в областях України знаходяться на ранній стадії розвитку, тоді як у румунських містах їх планують запровадити протягом наступних 3–5 років. Кошице та Пряшів є єдиними містами, які мають систему прокату велосипедів, тоді як Сату-Маре та Бая-Маре готують такі можливості на основі своїх планів сталої міської мобільності (SUMP).

Єдина проблема в даному випадку – відсутність велосипедної інфраструктури в межах міст і сіл, оскільки між ними в більшості випадків вже побудовані велосипедні дороги. Кошице та Пряшів є єдиними великими містами, які мають місцеву систему спільного використання велосипедів, тоді як Сату-Маре та Бая-Маре готують такі об'єкти, керуючись своїми планами сталої міської мобільності.



УГОРЩИНА

- Розвиток велосипедного маршруту Токай – Тисобеч.
- Розміщення вказівників на визначеному веломаршруті № 32 між Захонь–Вашарошнамень–Ченгер–Матесалка–Ньїрбатор–Дебрецен. Протяжність маршруту понад 300 км. Інтеграція міста Дебрецен у маршрут є значним цільовим ринком для регіону Верхня Тиса.
- Розвиток велосипедних туристичних центрів і пунктів відпочинку у Вашароснамені, Чароді, Такоші, Тарпі, Тівадарі, Паньолі, Кьолче, Ньїрбаторі, Лоньї, Ченгері, Цегеньданьяді, Барабаші та Баторлігеті. Пункти відпочинку мають санітарні зони, туалети, місця для зберігання велосипедів, у деяких випадках розміщення, обслуговування та центр для відвідувачів.
- Забезпечення єдиного парку велосипедів і послуги трансферу для велосипедів у регіоні Верхня Тиса. Забезпечення достатнього парку велосипедів у регіоні Верхня Тиса, спрямованого на обслуговування велосипедних програм та керування мережею прокату велосипедів. Усього в області доступні для прогулянок 122 уніфікованих велосипедів КТМ, з них 18 електровелосипедів. Є ще 100 велосипедів Cserel у Фегердьярматі, які також є частиною велосипедного парку Верхньої Тиси.
- Розробка місцевих та регіональних екскурсійних маршрутів, туристичних пропозицій, рекомендацій для потенційних користувачів.
- Просування існуючих велосипедних маршрутів на протипаводкових набережних, постійне вдосконалення мережі.
- Розвиток кругових велосипедних доріжок (Тїборсаллаш – Нодьечед – Тюкод – Уро-Ченгеруйфолу – Чергер – Комлототфалу – Нодьгейц) та їх підключення до існуючої регіональної мережі велодоріжок уздовж доріг 49 і 471.
- Будівництво велодоріжки між поселеннями Матесалка та Опайї (6 км).
- Будівництво велосипедної та пішохідної доріжки, що сполучатиме Тарпу (Угорщина) та Бадало (Україна) на протипаводковій дамбі річки Тиса.
- Будівництво велодоріжки між населеними пунктами Ньїрташ та Айак.
- Будівництво велодоріжки між селищами Кейкче та Кішварда.
- Реконструкція велодоріжок у муніципалітеті Маріаповч.
- Будівництво внутрішньої велодоріжки в Кішлейті (2,2 км).
- Будівництво велосипедних доріжок від Токая до Тіссадади через Тисалйок.
- Будівництво велодоріжки між селищами Нїредьгаза та Нодькалло.
- Будівництво велосипедних доріжок від Ньїрбатор до Ньїрбельтек через Піріче та Енченч.
- Будівництво велодоріжки між населеними пунктами Ньїрбельтек – Ömböly – Баторлігет.
- Будівництво транскордонної велодоріжки Ньїрбатор – Ньїрвашварі – Терем – Баторлігет – Валлой – Урзічень – Карей (Угорщина – Румунія).

- Будівництво транскордонної велодоріжки Тісокород (Угорщина) – Вари (Україна).
- Будівництво велодоріжки між селищами Балкань та Сакой.
- Будівництво велодоріжок Хайдудорог – Уйфехерто – Нодькалло та Ниредьгаза – Уйфехерто – Теглаш.
- Будівництво велодоріжки між населеними пунктами Сакой – Ньірміхайді – Ньірлугош.

СЛОВАЧЧИНА

- Перетинання (через Кошице) велосипедних маршрутів регіону Кошице.
- Дослідження розвитку маршруту в районі моста через річку Латориця (велосипедний напрямок на Україну та Угорщину).
- Розробка велосипедних маршрутів вздовж менших міст в регіоні Кошице: Словенське Нове Место/ Шаторальяуйхей, Требішов, Міхайловці та Собранце.
- Запровадження систем велопрокату та обміну велосипедами на локальному рівні, діяльність яких підтримуватиметься Кошицьким самоврядним краєм.
- З'єднання Кошицького самоврядного краю з туристичним напрямком Токай (Угорщина).
- Завершення мережі Eurovelo 11, велосипедна інфраструктура в Кошице.
- Розробка систем велопрокату в Сату-Маре, Бая-Маре та Кошице (Antik – приватний оператор).

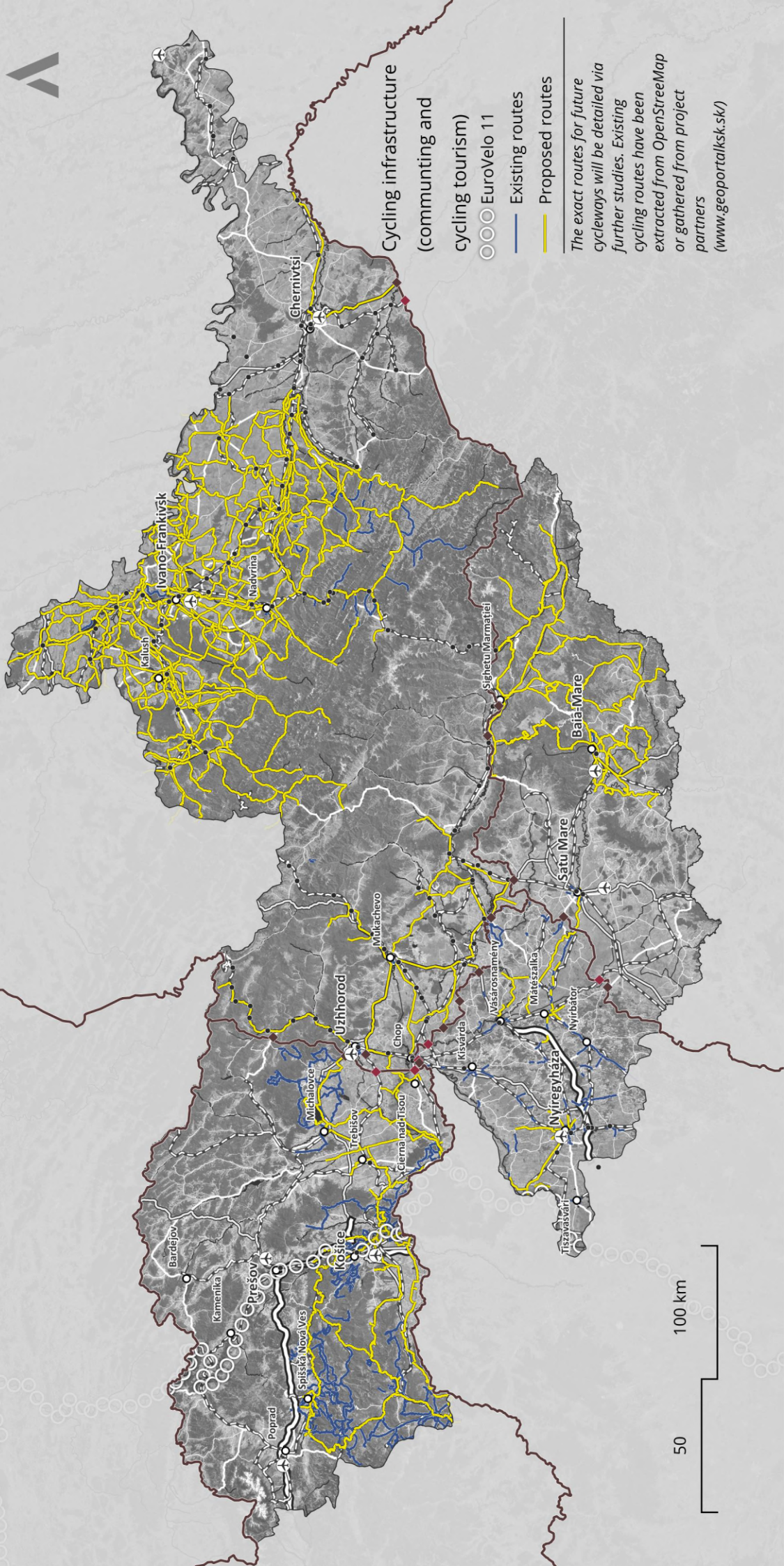
РУМУНІЯ

- Продовження велосипедних маршрутів Сату-Маре – Ченгер – Фегердьярмат до: а) Матесалька; б) Ниредьгаза.
- Розробка мережі велосипедного туризму та комутації в міській раді Сату-Маре.
- Зелена дорога Сомеш – Тиса (велосипедні маршрути з Чопа до Сату-Маре та Бая-Маре).
- Розробка мережі велосипедних маршрутів у повіті Марамуреш.

УКРАЇНА

- **Реконструкція та влаштування велосипедних доріжок у Закарпатській області, а саме:**
 - уздовж автомобільної дороги М06 Київ – Чоп від КПП Малі Селменці (Україна) – Струмківка – Ужгород – Мукачево – Свалява;
 - уздовж автомобільної дороги М23 Берегово – Вилок – Виноградів та М26 Вилок – КПП Дяково з продовженням в напрямку с. Королево;
 - уздовж автомобільної дороги Н13 Ужгород – Перечин – Великий Березний з заїздом на КПП Малий Березний;
 - уздовж автомобільної дороги Т-07-19 Іршава – Виноградів;
 - уздовж автомобільної дороги М25 Чоп – Велика Добронь – Мукачево.

- Розробка Стратегії розвитку велотранспорту та посилення велобезпеки, яка б ґрунтувалася на науковому підході та з урахуванням прогресивного зарубіжного досвіду.
 - Розробка мережі велосипедних маршрутів у Закарпатській, Івано-Франківській та Чернівецькій областях.
-
- Створення програми Інституціональної підтримки розвитку велотранспорту, розробка та запровадження нормативно-правових актів стосовно використання велотранспорту та його участі у дорожньому русі.
 - Розвиток соціально та екологічно орієнтованої мобільності на короткі відстані відповідно до моделей «Місто коротких шляхів» та впровадження принципів інтермодальності та забезпечення оптимальної взаємодії велотранспорту з іншими видами транспорту.
 - Облаштування велосипедних маршрутів територій Карпатського Євросоюзу. Розширення існуючої інфраструктури (велосипедних маршрутів) прилеглих прикордонних територій разом із туристичними можливостями та просуванням здорового способу життя.
 - Створення велосипедних доріжок на дамбах, на греблях каналів Березівської транскордонної польдерної системи.



Cycling infrastructure (commuting and cycling tourism)

- ○ ○ EuroVelo 11
- Existing routes
- Proposed routes

The exact routes for future cycleways will be detailed via further studies. Existing cycling routes have been extracted from OpenStreetMap or gathered from project partners (www.geoportalksk.sk/)

- ▭ National border
- Populated places
 - Main cities in the study area
- Waterways
 - ▬ Lakes
- Rivers
- Transportation
 - ▬ Motorway
 - ▬ European road
 - ▬ Primary roads
- Roads
 - ▬ Secondary roads
 - ▬ Tertiary roads
- Railways
 - Railway stations
 - ✈ Airports
- Cross-border points
 - ◆ Rail-crossing
 - ◆ Road-crossing

2.1. ОСНОВНІ ВИКЛИКИ

Перша розбудова залізниць через транскордонний регіон «МОВІ», що оминають і перетинають Карпати, відбувалась у 2-й половині XIX ст. через перехрестя історичних сполучень «Шовкового шляху» та «з варяг у греки» з урахуванням результатів Кримської (Східної війни). За визначенням ініціаторів розбудови залізниць періоду монархії Габсбургів основними напрямками в цій зоні були Балтійсько-Середземноморський та «Трієст Одеса». В основі їх сучасного використання і розвитку, згідно з Угодою AGTC під егідою Європейської комісії UN/ECE, яка опікується TEM/TER проектами, та на основі яких відбувається розбудова TEN-T/RFC мережі транспортних коридорів ЄС. Ключовим TEN-T коридором для проекту є сучасний «Рейн – Дунай» та його зв'язки з коридорами «Північне море – Балтика» та Середземноморського і Середнього Сходу.

Основні залізничні транспортні коридори мережі TEN-T у транскордонному регіоні прокладені у східно-західному напрямку та з'єднують регіони України з Центральною Європою та Північним морем, Східною Європою та Балтійським морем / Чорним морем та Південною Європою і Адріатичним морем (тільки вантажне сполучення). Є два коридори (Північноморсько-Балтійський та Рейн-Дунайський), які сходяться біля Львова та продовжуються до Києва та Одеси (порт) або Івано-Франківська – Чернівців – Сучави – Констанци (порт).

Після змін у баченні розвитку східної частини мережі TEN-T Єврокомісією від 27.02.2022 р., напрями розвитку фокусуються на інтегруванні України по маршрутах через Львів – Київ, Одесу до сходу країни, а також Центральної Європа та Східна Балтика до портів Чорного моря (Констанца, Варна, Бургас), Східного Середземномор'я і Адріатики. При цьому, поки що не враховується найкоротший маршрут через Карпати: через Коломию - Рахів – Сігету-Мармаціей – Тересву з продовженням до Центральної Європи через Чоп – Черна-над-Тисою (UA-SK)/ Чоп – Загонь (UA-HU) або Дяково – Халмеу (UA-RO) / Ділове – Валя-Вишеулуй (UA-RO). Ці з'єднання мають бути, принаймні, врахованими у комплексній мережі TEN-T, оскільки, серед іншого слугуватимуть важливою альтернативою для реконструкції залізничної колії 1520/1435 мм, головного сполучення через Львів.

Щодо досліджуваного транскордонного регіону найбільш релевантними транспортними коридорами TEN-T є Рейн-Дунай та Балтійське море – Адріатичне море. Обидва вони заходять на територію України зі сторони Угорщини (сполучення 100 Дебрецен – Захонь) та Словаччини (сполучення 190 Кошице – Черна-над-Тисою) через Чоп. Це робить Чоп важливим залізничним вузлом у регіоні та важливим пунктом сполучення з Україною. Усі ці важливі залізничні коридори на сьогодні обходять і, таким чином, транспортні маршрути не досягають румунських повітів Сату-Маре та Марамуреш. Сполучення 400, яке з'єднує Бая-Маре із Сату-Маре та продовжується до двох пунктів пропуску через кордон Карей та Халмеу (сполучення 402), є лише частиною всієї комплексної мережі TEN-T.

У транскордонному регіоні основні проблеми зумовлюються недостатньо узгодженим баченням зацікавлених країн (на відміну від угод, укладених 100 років тому після розпаду Австро-Угорщини) та пов'язані або з якістю та неперервністю залізничної інфраструктури, або з пасажирськими послугами. У більшості областей залізничний транспорт

характеризується недостатнім рівнем самоокупності послуг вантажно-пасажирських залізничних перевезень: обслуговування не є достатньо привабливим і призводить до втрат пасажирів через недостатню частоту та регулярність рейсів, невідповідний матеріально-технічний стан (у більшості випадків вік залізничних вагонів перевищує 40 років), чи довготривалість загальних термінів подорожей (зазвичай у 2 рази повільніше, ніж на автомобілі). Це призводить до зменшення частоти руху та припинення послуг через низьку ефективність, що обумовлює і низький рівень доступності та привабливості поїздок.

Найбільш важливим викликом для підвищення рівня інтеграції залізничного транспорту в партнерських областях є різниця розмірів ширини залізничних колій, що використовуються в Україні (1520 мм) і є відмінними від стандарту ЄС (1435 мм). Ця різниця є значною перешкодою для міжнародної взаємодії. Відповідно до сучасних підходів (зокрема, спільним рішенням Єврокомісії та Європейського Інвестиційного банку від 21.10.2022 р.) ця проблема вирішується відновленням мережі TEN-T шляхом відтворення вихідної євроколії 1435 мм в західних регіонах України і у Молдові з подальшим продовженням на схід.

Досліджувані у проєкті «МОВІ» транскордонні області, що межують між собою, мають досить широке охоплення залізничної інфраструктури, але основною проблемою є розірваність залізничних ліній та недостатня якість сполучення у прикордонній зоні. Сполучення 100 з Дебрецена до Ніредьгази та сполучення 190 з Кошице до Требішова, а також сполучення 191, що продовжується до Гуменне, перебувають у кращому стані, швидкість руху може досягати 80–100 км/год, але це все ще далеко не весь потенціал цього маршруту.

Навіть якщо залізничні зв'язки між великими містами в частині Словаччини та Угорщини у кращому стані, це не обов'язково стосується регіонів Румунії та України. В обох випадках залізнична мережа роз'єднана через географічні причини, оскільки залізничні лінії повинні перетнути Карпати. Наприклад, через Марамуреський повіт пролягають 2 гілки залізничної інфраструктури, які не перетинаються між собою в межах повіту. Одна з ліній обслуговує північно-східні території та пов'язана з залізницею в Україні, а інша обслуговує західні населені пункти повіту та забезпечує зв'язок між містами Бая-Маре та Сату-Маре. Існує проблемна ділянка між Бая-Маре (головним містом) та Сігету-Мармаціей. Таким чином, всі, хто подорожує з Бая-Маре до України, вимушені робити об'їзд більше, ніж на 150 км.

Загалом, найпроблематичніші питання сполучення виникають поблизу кордону. В області У регіоні Саболч-Сатмар-Берег, 101 км подорожі з Ніредьгази до пунктів перетину кордону в Зийті займає в середньому 5 годин з необхідністю двох пересадок, тоді як перетин кордону займе ще більше часу. У цих випадках залізничні послуги значно менш привабливі, ніж дорожні транспортні засоби, та використовуються тільки подорожуючими без автомобілів. Необхідні інвестиції в покращення сполучення між Дебреценом / Ніредьгазою та Сату-Маре, важливі сполучення, такі як 110¹ або 116, повинні бути оновлені, тоді як сполучення 113 та 114 (а також 400 на румунському боці) повинні бути розширені, щоб сформувати більш функціональну міжнародну залізничну мережу.

¹ Друга по рівню важливості залізнична лінія в області Саболч-Сатмар-Берег

Подібні виклики спостерігаються на кордоні між Україною та Румунією, де сполучення 417 від Сату-Маре до Негрешть-Оаш (менше, ніж за 10 км від кордону) вже не використовується. Упродовж понад 10 років лінія між Кимпулунг-ла-Тіса – Сігету-Мармаціей – Валя-Вишеулуй була закрита для міжнародних поїздів, незважаючи на те, що це є важливим зв'язком української залізничної мережі (сполучення між Чопом та Івано-Франківськом, Чернівцями та до Одещини через Молдову). Покращення міжнародного залізничного зв'язку має йти паралельно зі створенням міжнародних пасажирських перевезень. Станом на сьогодні такі послуги доступні тільки на декількох напрямках, таких як Кошице – Чоп або Ніредьгаза – Мукачево. Є також прямий потяг між Ніредьгазою та Кошице, але він робить обхід через Мішкольц. Тим часом потяг між Діловим – Валя-Вишеулуй – Сігету-Мармаціей – Кимпулунг-ла-Тіса і Тересвою відновлюється (ремонт залізниці має бути завершений). Для всіх інших міжнародних залізничних сполучень пасажирів мають змінювати потяги та подорожувати іншими видами транспорту між залізничними станціями.

Для покращення якості залізничних послуг необхідні інвестиції в парк рухомого складу, а також оновлення головних залізничних вузлів, таких як Бая-Маре, Сату-Маре і т.д., що важливо для забезпечення зручного переходу між міжнародними / національними / регіональними та місцевими транспортними мережами. Крім того, оскільки більшість відносно великих міст у прикордонному регіоні користуються екстенсивною залізничною мережею, важливо скористатися цими інфраструктурними активами та вивчити, або навіть розробити приміські залізничні послуги.

Такий підхід допоміг би створити привабливу альтернативу для підвезення до місця роботи, зменшивши залежність від автомобілів на околицях населених пунктів.

Потребує розвитку сполучення між регіональними центрами України та Румунії, а саме:

- Івано-Франківськ (з продовженням на Львів, а також Чернівці – Коломия з діючим продовженням до Жмеринки, Одеси, Молдови та Румунії) – Делятин – Рахів – Валя-Вишеулуй (з переходом на колію 1435 мм) – Салва – Клуж-Напока – Ніредьгаза та Дебрецен;
- Івано-Франківськ (з продовженням на Львів) – Рахів – Валя-Вишеулуй (з переходом на колію 1435 мм) – Салва – Бухарест – Констанца;
- Івано-Франківськ (з продовженням на Львів) – Рахів – Валя-Вишеулуй (з переходом на колію 1435 мм) – Салва – Софія – Стамбул.



2.2. ОСНОВНІ ПРОЄКТИ

УГОРЩИНА

- Удосконалення ділянки Дебрецен – Ніредьгаза – Захонь залізничної лінії №100 (включаючи електрифікацію).
- Реконструкція залізничних ліній № 80 та № 100с, ділянка Ракош – Хотвон – Мішкольц – Ніредьгаза.
- Продовження ліній 113/114 до Румунії (включаючи електрифікацію).
- Реконструкція мосту на каналі Ерпатак.
- Будівництво нового автомобільного мосту через річку Тиса в районі Захонь (Ініціатива Тримор'я).
- Повна реконструкція залізничної лінії 110 між Дебреценом і Матесалкою.
- Розвиток залізничної зони в Захоні (будівництво терміналу RoLa, розвиток залізничної інфраструктури в Феньєслітке).
- Електрифікація та оновлення залізничної лінії №110 Дебрецен – Матесалка та розвиток залізничної станції Матесалка для вантажного транспорту.
- Встановлення обладнання для перекидання вагонів у Мандоку для прискорення та полегшення перевантаження.
- Ремонт будівель залізничних вокзалів.
- Подальший розвиток терміналу East-West Gate.
- Об'єдналися Національна компанія автомобільного пасажирського транспорту та Національна компанія залізничного пасажирського транспорту. Основна стратегічна мета об'єднання полягає в тому, щоб залізничні потяги та автобуси обслуговували подорожуючих узгоджено та економічно, за допомогою єдиної системи продажу квитків та єдиного тарифу.
- Відновлення роботи вузькоколійної залізниці для туризму між Ніредьгазою та Шоштодьодьфурдо.
- Будівництво окремого залізничного перетину головної дороги № 38 та залізничної магістралі 100 у Ніредьгазі.
- Будівництво інтермодального хабу в Ніредьгазі на залізничній станції.

СЛОВАЧЧИНА

- Модернізація залізничної лінії Жиліна – Кошице – Черна-над-Тисою. Використання наявної залізничної колії 1520 мм від Ужгорода до Кошице для продовження до Кошице курсування деяких внутрішньо-українських потягів далеких сполучень, що слідують до Ужгорода, а також – регіональних потягів, що забезпечуватимуть сполучення між цією частиною Словаччини та станціями румунської Мараморощини через Україну та до Кошицького міжнародного аеропорту.
- Модернізація залізничного вокзалу у Кошице (ERTMS та конфігурація колій).
- Модернізація залізниці Кошице – Хідаснеметі – Мішкольц.
- Електрифікація та оновлення залізниці між Словенске Нове Место та Шаторальяуйхей.
- Модернізація ширококолійної лінії Ганіска – Матовське Войковце, включаючи пункти перевантаження біля Кошице та Добра.

РУМУНІЯ

- Модернізація лінії 300/400: Апагіда – Деж – Бая-Маре – Сату-Маре (маломасштабний дрібний ремонт, електрифікація у фазі 2).
- Приміські залізничні сполучення Бая-Маре (Бая-Маре – Тауїцьї Мажеруш – Сейні / Бая-Маре – Ульмені).

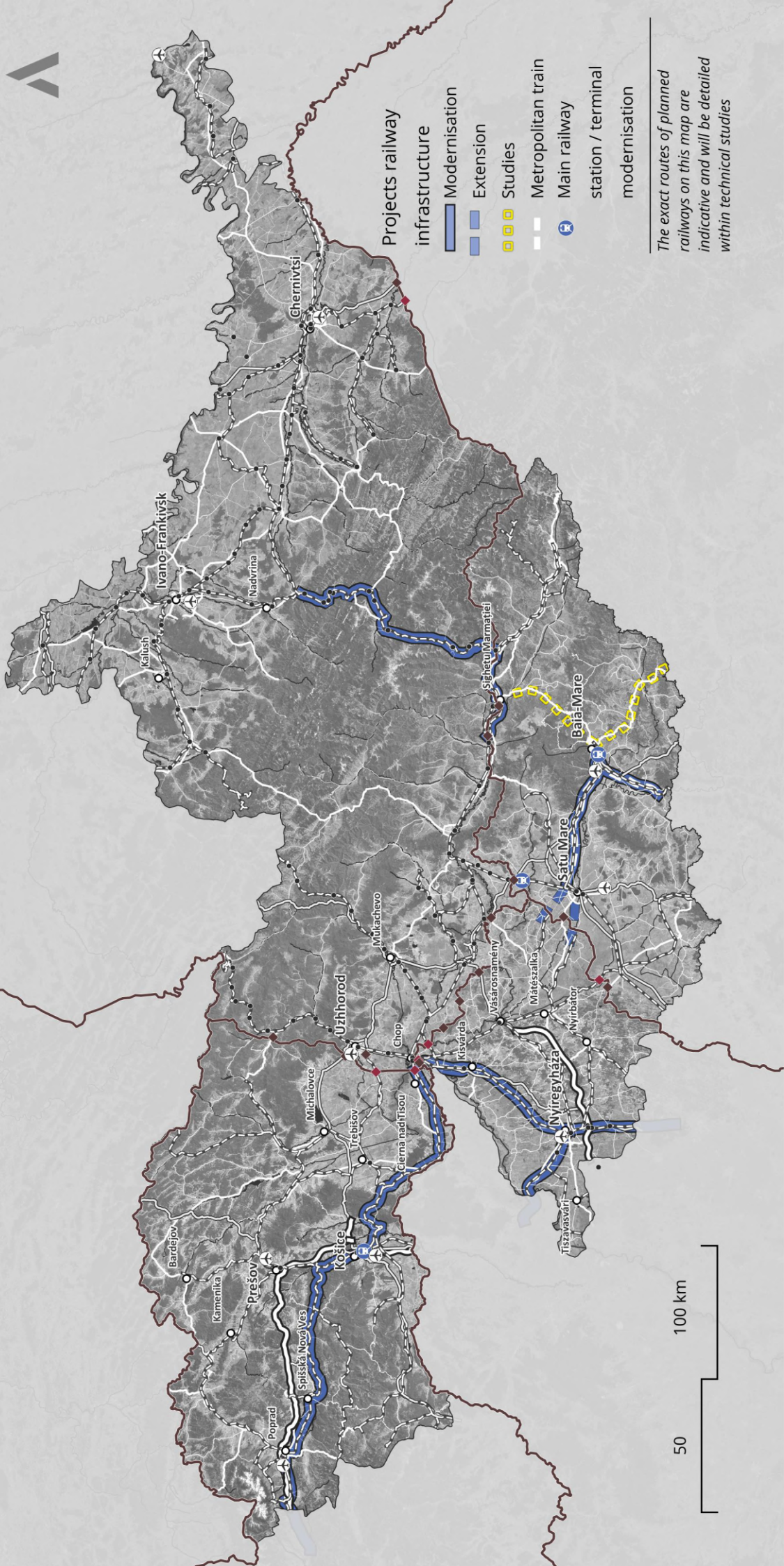
- Метрополітен / туристичний потяг Сігету-Мармаціей – Борша.
- Будівництво залізниці між Бая-Маре та Міжнародним аеропортом Марамуреш.
- Дослідження можливості розширення регіональної залізничної мережі (Бая-Маре – Тьоргу Лапуш – Деж / Бая-Маре – Сігету-Мармаціей).
- Модернізація залізничної станції та логістичного терміналу в Халмеу.
- Створення міжнародних пасажирських залізничних маршрутів: Сату-Маре – Петеа – Ченгерсіма – Ченгер / Муніципіул Карей – Урзічені – Мерк.
- Модернізація центральної залізничної станції Бая-Маре (інтермодальний хаб та автобусний термінал).
- Продовження лінії 402 до Угорщини (зв'язок з лініями 113/114).

УКРАЇНА

- Реконструкція залізниці Рахів – Валя-Вишеулуй (вже здійснена Укрзалізницею на ділянці до станції Ділове) – Сігету-Мармаціей – Кимпулунг-ла-Тіса з урахуванням підготовки попереднього техніко-економічного обґрунтування відновлення Євроколії за маршрутом Краків – Львів – Івано-Франківськ – Чернівці – Сучава – Яси – Кишинеу (згідно з вищезгаданим рішенням Єврокомісії і ЄІБ від 21.10.2022 р.).
- Відновлення вантажопасажирських перевезень через Тересву – Кимпулунг-ла-Тіса, Сігету-Мармаціей – Валя-Вишеулуй/Ділове.
- Електрифікація залізничної колії 1520 мм від Ужгорода (Кошице) через с. Тересва – Сігету-Мармаціей – Рахів – Коломия до Чернівців та Івано-Франківська після відновлення вантажного та пасажирського руху на ділянці Тересва/Кимпулунг Тіса – Ділове/Валя-Вишеулуй.
- Впровадження «рейкового автобусу» для місцевого транскордонного сполучення Ужгород – Кошице – Мукачево – Захонь – Сату-Маре та Чернівці – Сучава, з тимчасовим використанням регульованих колісних пар (до переходу на стандартні 1435 мм) та експериментальним застосуванням електричної батареї та двигуна на водні.
- Запровадження перестановочного механізму з української на європейську колію на станціях Валя-Вишеулуй або Ділове з метою влаштування маршруту Івано-Франківськ – Бухарест з використанням наявної інфраструктури.
- Закупівля вагонів з перестановочним механізмом, опираючись на досвід Іспанії (фірма Talgo).
- Реконструкція вузькоколійки Іршава – Берегово під широку колію для влаштування регулярного сполучення з Іршавою (електричкою).
- Реконструкція/запуск залізничного сполучення Солотвино – Великий Бичків.
- Будівництво вузької залізничної колії Чоп – Ужгород, Павлово – Ужгород, Рахів – Валя-Вишеулуй.
- Використання кращого світового досвіду для розвитку транспортного сектора України, підвищення якості та надійності надання транспортно-логістичних послуг з урахуванням зовнішньоекономічних і регіональних зв'язків України.
- Розвиток мультимодальних транспортних технологій та інфраструктурних комплексів під різні види транспорту, у тому числі в комбінаціях «авіація – залізниця – авто», «водне сполучення вода – залізниця – авто» тощо.
- Забезпечення комплексного інноваційного розвитку транспорту, зокрема шляхом реалізації державної стратегії (цільового підходу) інноваційного розвитку та інвестиційних проєктів в галузі транспорту.

ТРАНСКОРДОННИЙ АСПЕКТ

- Модернізація локальних (не основних) залізничних ліній.
- Покращення локальних (не основних) залізничних станцій, як місцевих інтермодальних хабів.



- National border
- Populated places**
- o Main cities in the study area
- Waterways**
- Lakes
- Rivers
- Transportation**
- ▬ Motorway
- ▬ European road
- ▬ Primary roads
- Secondary roads
- Tertiary roads
- ▬ Railways
- Railway stations
- ✈ Airports
- Cross-border points**
- ◆ Rail-crossing
- ◆ Road-crossing

3

ГРОМАДСЬКИЙ ТРАНСПОРТ

3.1. ОСНОВНІ ВИКЛИКИ

Транскордонні області перебувають на різних етапах розвитку та покращення пасажирських транспортних послуг і, отже, стикаються з різними викликами. Хоча поточні європейські тенденції зосереджені на запровадженні кращого досвіду щодо покращення для пасажирів громадського транспорту, важливо відзначити, що східноєвропейські країни все ще мають проблеми з облаштуванням якісної інфраструктури, особливо в сільських районах. Це негативно впливає на можливість зв'язати окремі сільські райони з основними міськими центрами.

У Чернівецькій, Івано-Франківській та Закарпатській областях України основні виклики пов'язані із забезпеченням вищої якості дорожньої інфраструктури для надання безпечних пасажирських послуг та підвищенням регуляторної та моніторингової спроможності місцевих / регіональних органів влади, відповідальних за пасажирські транспортні послуги. Україна ще не приєдналася до Регламенту ЄС № 1370/2007 щодо надання пасажирських транспортних послуг, а ринок надання автобусних послуг має комерційний характер. У цьому контексті непросто для місцевих / регіональних органів влади співпрацювати з операторами та поліпшувати привабливість та передбачуваність послуг, які більше схильні впливати на територіальне охоплення послуг.

У зв'язку з тим, що пасажирський транспорт на дорожній мережі значно впливає на якість доріг, в трьох українських транскордонних регіонах якість дорожньої інфраструктури впливає на можливість забезпечення безпечних, передбачуваних транспортних послуг. Це призвело до того, що 23% мешканців сільських районів зіштовхуються зі зниженням рівня життя через відсутність регулярних послуг саме громадського транспорту.



У Марамуреші ж, навпаки, хоч деякі сільські населені пункти з'єднані дорогами з меншою якістю інфраструктури, але тут здійснюється масштабна реконструкція дорожньої мережі за рахунок європейських коштів і національних програм. Причому інвестиції були спрямовані на реконструкцію доріг та покращення рівня послуг громадського транспорту.

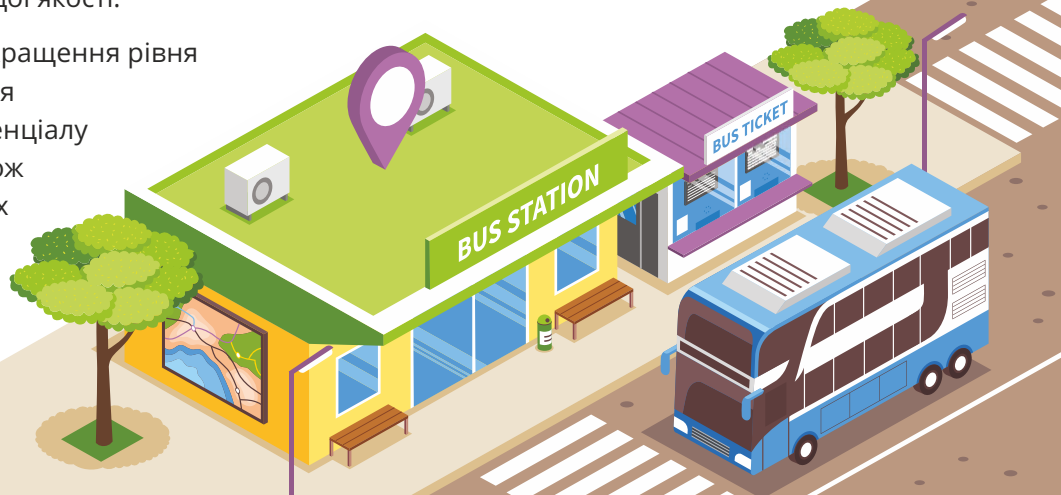
Дотримання регуляторних документів ЄС, зокрема розвиток публічних контрактів на місцевому або регіональному рівні (тобто між місцевими органами влади та одним або кількома перевізниками), що забезпечує вільну конкуренцію на ринку, спільно з пріоритетним відновленням доріг на маршрутах громадського транспорту, створило базу для підвищення рівня якості автобусних громадських перевезень. Відповідно до цього Чернівецька, Івано-Франківська та Закарпатська області могли б продовжувати обмін знаннями в межах транскордонного регіону, щоб швидше адаптуватися до майбутніх викликів, з якими зіштовхуються сусіди з прикордонних регіонів.

У Марамуреші послуги на рівні повіту характеризуються належним покриттям та програмою, добре пристосованою до потреб пасажирів, але зіштовхуються з проблемами щодо зручних автобусних зупинок у сільських районах та надання легкої для користувачів інформації про маршрути та розклад руху. Повіт Сату-Маре зіштовхується з подібними труднощами, оскільки відсутність інформації обмежує кількість користувачів послуг.

Крім того, повіти зіштовхуються з додатковими викликами, пов'язаними з низькою частотою надання транспортних послуг, низькою швидкістю транспорту, заторами на дорогах.

Проблеми східного регіону Словаччини більше зосереджені на покращенні ефективності послуг, оскільки автобусний транспорт організовано згідно з попитом користувачів, а нерентабельні маршрути скасовуються, що може впливати на покриття території послугами та привабливість для нових користувачів. Східнословачькі краї зіштовхуються з постійним відтоком пасажирів до індивідуального автомобільного транспорту (ІАТ). Особливо це стосується тих пасажирів, які сплачують повну вартість проїзду, що спричиняє значні втрати у доходах від громадського транспорту (ГТ). Також їхні потреби у покращенні законодавчої/інституційної бази відрізняються від українських областей і більше зосереджені на покращенні інтеграції та використанні ІТС для забезпечення прикордонних транспортних послуг вищої якості.

Потреба та потенціал покращення рівня інтеграції та використання міжінтермодального потенціалу транспортних послуг також спостерігається і в повітах Марамуреш та Сату-Маре (Румунія).



3.2. ОСНОВНІ ПРОЄКТИ

УГОРЩИНА

- Програма «Зелений автобус»: у міському громадському транспорті в якості нових транспортних засобів можуть бути введені лише автобуси з електроприводом. До кінця 2023 року в Ніредьгазі буде 21 електробус.
- Шляхом об'єднання національної залізничної компанії та національної автобусної компанії буде забезпечено узгоджену послугу громадського транспорту на міжміському та регіональному рівнях. В інтегрованій системі тарифи на послуги будуть стандартизовані.
- Розвиток залізничної станції Ніредьгаза як інтермодального вузла з інтеграцією автобусного терміналу, будівництво парковок P&R (Park & Ride).
- Модернізація центральної будівлі залізничної станції Ніредьгаза, розташованої вздовж головної залізничної лінії 100, яка обслуговує великий трафік.
- Перенесення автобусної станції з центру міста до інтермодального вузла у Фегердьярматі.
- Удосконалення системи інформування пасажирів, розміщення інформаційних блоків на зупинках зі значним вантажообігом.
- Будівництво регіональної автостанції біля залізничної станції в Ньірбаторі. Бу дівництво зупинок (20), реконструкція розворотів (25) та зупинок (50).
- Розвиток альтернативного громадського транспорту, розвиток автобусної мережі мікроавтобусів у фарм-бушах, розробка нової карти мережі.

СЛОВАЧЧИНА

- Термінали для району Красна (Кошице), Михальяни, Прібенік, Стреда-над-Бодрогом, Сланець, Человце, Кузьмичі, Кальша, Черхов, Черна-над-Тисою (включаючи P&R, поїзди та автобуси).
- З метою зменшення частки індивідуального автомобільного транспорту слід створити можливості для введення пільг для автобусів на обраних пунктах пропуску кордону з Угорщиною.
- Введення прямих поїздів Мішкольц/Серенц – Саторальяуйхей – Требішов, Ужгород/Мукачево – Кошице.

РУМУНІЯ

- Термінали P&R для Бая-Маре (П'ята-Ізвоаре або вул. Василе Лукачу та залізнична станція CFR).
- Платформа та додаток для обласного громадського транспорту (продовження проекту Overcoming Barriers) – фази 2 та 3 (MaaS).
- Автобусні лінії до аеропорту Марамуреш та аеропорту Сату-Маре.
- Оновлення центральних автобусних станцій у містах: Сігету-Мармаціей, Шомкута-Маре, Тургу-Лапуш, Борша, Ульмені та Сейні.
- Тестування системи транзиту за попитом (DRT) для малонаселених районів.
- Велосипед – автобус Могоша (обладнання столичних автобусів велосипедними стоянками).
- Розвиток туристичної мережі автобусів (hop-on / hop-off).
- Міська автобусна мережа (Борша – Селіштія-де-Сус – Драгомірешті).
- Створення міської транспортної системи навколо Сату-Маре.
- Розвиток залізничної станції Сату-Маре, як інтермодального хабу, інтегрованого до автобусного терміналу.
- Міжнародні автобусні маршрути: Сігету-Мармаціей – Україна, Сату-Маре – Петеа – Ченгершіма – Ченгер або Карей – Урзічень – Мерк.

УКРАЇНА

- ❑ Комбінований залізнично-автобусний маршрут Ужгород – Чоп – Хуст – Солотвино з пересадкою на автобус Солотвино – Рахів по єдиному квитку (тривалість маршруту 5 год).
- ❑ Маршрути електробусів для місцевого транскордонного сполучення між прикордонними містами Закарпаття та сусідніми країни ЄС (між містами, як характеризуються як пасажирські транспортні вузли). Перспективними є напрямки Ужгород – Міхаловце, Мукачево – Кошице, Берегове – Вашарошнамень, Мукачево – Кішварда – Ніредьгаза, Тячів – Бая-Маре (з урахуванням пункту пропуску Біла Церква), Мукачево – Виноградів – Сату-Маре. Способи реалізації: 1/ Заміна автобусного парку на електричні автобуси за існуючими міжнародними маршрутами. 2/ Запровадження нових маршрутів уздовж перспективних напрямів.
- ❑ Використання кращого світового досвіду для розвитку транспортного сектора України, підвищення якості та надійності надання транспортно-логістичних послуг з урахуванням зовнішньоекономічних і регіональних зв'язків України.
- ❑ Розвиток мультимодальних транспортних технологій та інфраструктурних комплексів під різні види транспорту, у тому числі в комбінаціях «авіація – залізниця – авто», «вода – залізниця – авто» тощо.
- ❑ Запровадження нового підходу ліцензування перевізників та забезпечення процедури доступу до ринку пасажирських перевезень відповідно до існуючих європейських практик.
- ❑ Забезпечення комплексного інноваційного розвитку транспорту, зокрема шляхом реалізації державної стратегії (цільового підходу) інноваційного розвитку та інвестиційних проектів в галузі транспорту.
- ❑ Створення умов задля впровадження інтегрованих інформаційних систем для пасажирів та вантажовласників.
- ❑ Забезпечення мобільності та функціонування сучасного пасажирського транспорту. Розвиток мультимодальних пасажирських перевезень та запровадження «єдиного транспортного квитка».
- ❑ Запровадження стратегічного транспортного планування в містах, приміських районах і областях як складової частини їх стратегічного планування, в тому числі з урахуванням ефективного та зручного приміського сполучення з транспортними об'єктами (аеропорти, залізничні вокзали, річкові порти, автовокзали тощо).
- ❑ Використання нових технологій та інтелектуальних транспортних систем для покращення якості надання транспортних послуг, систем інформування про надані послуги, впровадження електронної та інтегрованої автоматичної системи збору плати за проїзд.
- ❑ Сприяння підвищенню міської мобільності та розвитку системи мережі паркувальних зон і пасажирських терміналів для пересадки з індивідуального транспорту на міський громадський транспорт.

ТРАНСКОРДОННИЙ АСПЕКТ

- ❑ Програма оновлення та декарбонізації громадського транспорту.
- ❑ Розвиток та модернізація міжмодальних центрів (включаючи P&R-об'єкти).
- ❑ Розробка визначених автобусних/трамвайних ліній.
- ❑ Розробка інтегрованих додатків та платформ громадського транспорту на регіональному/обласному/краєвому рівнях (перехід до MaaS).
- ❑ Модернізація/будівництво автовокзалів та місцевих мобільних хабів в сільських районах.

4

ДОРОЖНЯ МЕРЕЖА

4.1. ОСНОВНІ ВИКЛИКИ

Основні дорожні транспортні коридори в транскордонному регіоні пролягають у східно-західному напрямку, з'єднуючи українські регіони з Центральною Європою, Балтійським та Чорним морями та Егейським морем через Словаччину (Пряшів – Кошице та Ужгород) або Угорщину (Мішкольц), проте оминаючи Румунію. Пряшів – Кошице є головним транспортним вузлом в регіоні, через який проходять три транспортних коридори TEN-T: Рейн – Дунай, Балтійське море – Чорне море – Егейське море та Балтійське море – Адріатичне море. Інші великі міста регіону не попадають на перетин головних транспортних коридорів TEN-T. Тільки Ніредьгаза та Чернівці також є частиною ядра TEN-T, тоді як інші головні міста транскордонного регіону (Сату-Маре або Бая-Маре) пов'язані лише з компренсивною мережею TEN-T. Івано-Франківськ не має прямого зв'язку з мережею TEN-T. Хоча зв'язок з головними транспортними коридорами TEN-T є важливим для транскордонного регіону, справжнє розташування не сприяє потоку товарів та пасажирів в межах регіону.

Мережу TEN-T на місцевому рівні передають автомагістралі, швидкісні дороги або у деяких випадках (де рух нижчий) національні дороги. Мережа автомагістралей та швидкісних доріг у перетині кордону знаходиться переважно в процесі будівництва, з уже готовими ділянками, переважно вздовж основних транспортних маршрутів, таких як Жиліна – Пряшів – Кошице – Мішкольц або Будапешт – Ніредьгаза – Нірмада. Ця внутрішня регіональна мережа ґрунтується на чотирьох основних транспортних коридорах, які утворюють паралелограм:

1. Північ – Південь: Пряшів – Кошице – Мішкольц.
2. Північ – Південь: Івано-Франківськ – Бая-Маре.
3. Схід – Захід: Бая-Маре – Сату-Маре – Ніредьгаза.
4. Схід – Захід: Івано-Франківськ – Рахів – Хуст – Кошице.

Водночас, у південно-східному секторі зони проєкту «МОВІ» довкола стику Івано-Франківської та Чернівецької областей України і Марамуреського і Сучавського повітів Румунії існують лише дороги в Румунії 17 і 18 напрямів, які поєднують повіти через Боршу, Якобени і Гура-Пуморулуй. Паралельно ним залишились залізниці від МПП Ділове – з Валя-Вишеулуй до Борші та від МПП Вадул-Сірет – Вікшань до Путни і Бродіни (яка до Другої світової війни доходила до Руської та Селятина в Україні). На українській території Чернівецька та Івано-Франківська області з'єднуються у прикордонних районах міжрегіональними автодорогами Р 62 від Чернівців до Криворівні, Р 24 від Криворівні до Татарова і далі національною Н-09 через Рахів та МПП у Діловому і Солотвині та Мукачево до Чопа і Ужгорода. Паралельно цим дорогам існують залізниці від МПП Вадул-Сірет через Глибоку і Сторожинець до Берегомета і від Чернівців до Вижниці (до Другої світової війни доходила до Тюдова на Івано-Франківщині).

Основні проблеми зв'язку в дорожній мережі транскордонного регіону виникають між Угорщиною / Словаччиною та Румунією / Україною, де пропускна спроможність дорожньої мережі зменшується, а затори стають частішими. Проблеми на кордонах між Румунією та Україною спричинені складним рельєфом Карпатських гір, які важко (особливо витратно) перетнути дорогами високої пропускної здатності. Це подвоюється необхідністю також перетнути річку Тиса, яка розділяє дві країни.

Головні затори в дорожній мережі транскордонного регіону:

- *На Північ – Південь: Пряшів – Кошице – Мішкольц, основним затормозено залишається об'їзна дорога Кошице, яка все ще будується (зв'язок між D1 та R4).*
- *На Північ – Південь: Івано-Франківськ – Бая-Маре, немає автостради, тільки національна дорога з 1 смугою на напрямок та кількома заставами через рельєф.*
- *На Схід – Захід: Бая-Маре – Сату-Маре – Ніредьгаза, автострада закінчується після Ньїрмада (HU). Немає дороги високої пропускної здатності, яка зв'язує округи Сату-Маре та Марамуреш з округом Саболч-Сатмар-Берег.*
- *На Схід – Захід: Івано-Франківськ – Кошице, немає автострад в наявності, тільки національні дороги з 1 смугою на напрямок та кількома заставами через рельєф.*

З великим потоком вантажів до Ужгорода важливо мати альтернативні маршрути. Одним з них є Чоп, який наразі має пряме з'єднання з Угорщиною, тоді як бракує лише 4–5 км прямого з'єднання зі Словаччиною по державній дорозі M06. Схожі відсутні ланки бачимо також на кордоні Румунії та України, між Текеу-Мік та Тячевом, Вишів та Діловим, тоді як єдиний міст через Тису не підтримує перевезення вантажів. Ці несправні або відсутні переходи суттєво впливають на продуктивність північно-південного коридору від Бая-Маре до Івано-Франківська та Чернівців.

Хоча основна дорожня транспортна мережа ще будується, дороги районного/округового/обласного значення все ще потребують модернізації та ремонту. Це особливо стосується віддалених гірських районів, таких як Карпати між Румунією та Україною, де дороги проходять складну місцевість та обслуговують низьку кількість людей та бізнесів. Зменшений зв'язок є проблемою не лише в віддалених районах, але й уздовж кордону, де декілька доріг не пов'язані між собою, особливо, між Україною та Румунією та Румунією та Угорщиною (наприклад, Ченгеруйфалу – Богіс або Нодьгодош та Велика Паладь).

Також існує кілька міст у транскордонному регіоні, де немає об'їзних доріг та де проходять інтенсивні потоки вантажного транспорту, особливо, біля кордону. Це значно знижує дорожню безпеку, генерує затори та збільшує забруднення (особливо викиди ГПГ) та значно погіршує якість життя у придорожніх містах і селах. Це стало особливою проблемою не лише у великих містах, таких як Бая-Маре, Кошице або Чернівці, але також і в менших містах, таких як Карей, Сігету-Мармаціей, Шомкута-Маре, Кішварда, Берегово або Надвірна. Важливим проектом також є будівництво «Верхньої Закарпатської дороги» Усть-Чорна – Лопухово – Чорна Тиса – Ясіня.

Більшість місцевих доріг областей / районів потребують модернізації та ремонту, але не мають відповідних тротуарів та велосипедної інфраструктури. При цьому дорожня безпека залишається важливою проблемою, особливо в містах та навколо них, а також відносно вразливих учасників дорожнього руху, таких як пішоходи та велосипедисти. Це вимагає нового підходу до проектування доріг на основі концепції "Vision Zero" з фокусом на зменшенні швидкості руху (особливо у вразливих зонах, таких як школи) та більшої уваги до пішохідної та велосипедної інфраструктури.

4.2. ОСНОВНІ ПРОЄКТИ

УГОРЩИНА

- Будівництво швидкісної дороги М34, яка буде з'єднувати Вашарошнамень з Захонню, як продовження швидкісної дороги М3 до України.
- Будівництво магістралі М49 як зв'язку між М3 (Будапешт – Ниредьгаза) та румунським кордоном (Ченгер – Ветіш).
- Оновлення головної дороги 471 між Ниредьгазою та Дебреценом.
- Реконструкція внутрішньої дороги 4923 – зв'язку між Ченгеруйфалу та Богішем (включаючи перехід кордону).
- Розробка дорожнього зв'язку між населеними пунктами Нодьходош та Велика Паладь (включаючи міст і перехід кордону).
- Будівництво південної об'їзної дороги для Кішварди.
- Модернізація головної дороги № 4 між ділянкою Дебрецен – Уйфехерто – Ниредьгаза та будівництво об'їзної дороги навколо Уйфехерто.
- Будівництво південної об'їзної дороги Кішварда.
- Будівництво північної та південної ділянок об'їзної дороги для Ньїрбатору.
- Будівництво сполучної дороги між Гестередом та Уйфехерто (4.5 км).
- Будівництво сполучної дороги між населеними пунктами Ньїрбатор – Ньїрдерж – Ходас.
- Підготовка нового автодорожнього мосту через Тису між Захонь (Угорщина) та Чопом (Україна).
- Підготовка та будівництво нового автомобільного мосту через Тису між Захонь (Угорщина) та Мале Тракани (Словаччина).
- Новий міст через річку Тиса в Вашарошнамені на автомагістралі М3.
- Будівництво нового автомобільного мосту через Тису в Тивадарі.
- Підготовка та будівництво нового мосту через Самош між Олчавою та Олчваапаті.
- Ремонт мосту Красна та дороги біля Валлою.
- Реконструкція та модернізація основної магістральної дороги Ниредьгаза – Берегшурань (№ 41).
- Реконструкція та модернізація другорядної магістральної дороги Рогод – Матесалка – Ченгершіма (№ 49).

СЛОВАЧЧИНА

- Будівництво автостради D1 між Кошице та Ужгородом.
- Будівництво автостради R4 між Пряшевом та Вишнім Комарником.
- Будівництво автостради R4 – обхід міста Кошице.

- Будівництво автостради R2 між Кошице та Лученец.
- Зона відпочинку з автостоянкою на дорозі I/19 Вишне Немецке.

РУМУНІЯ

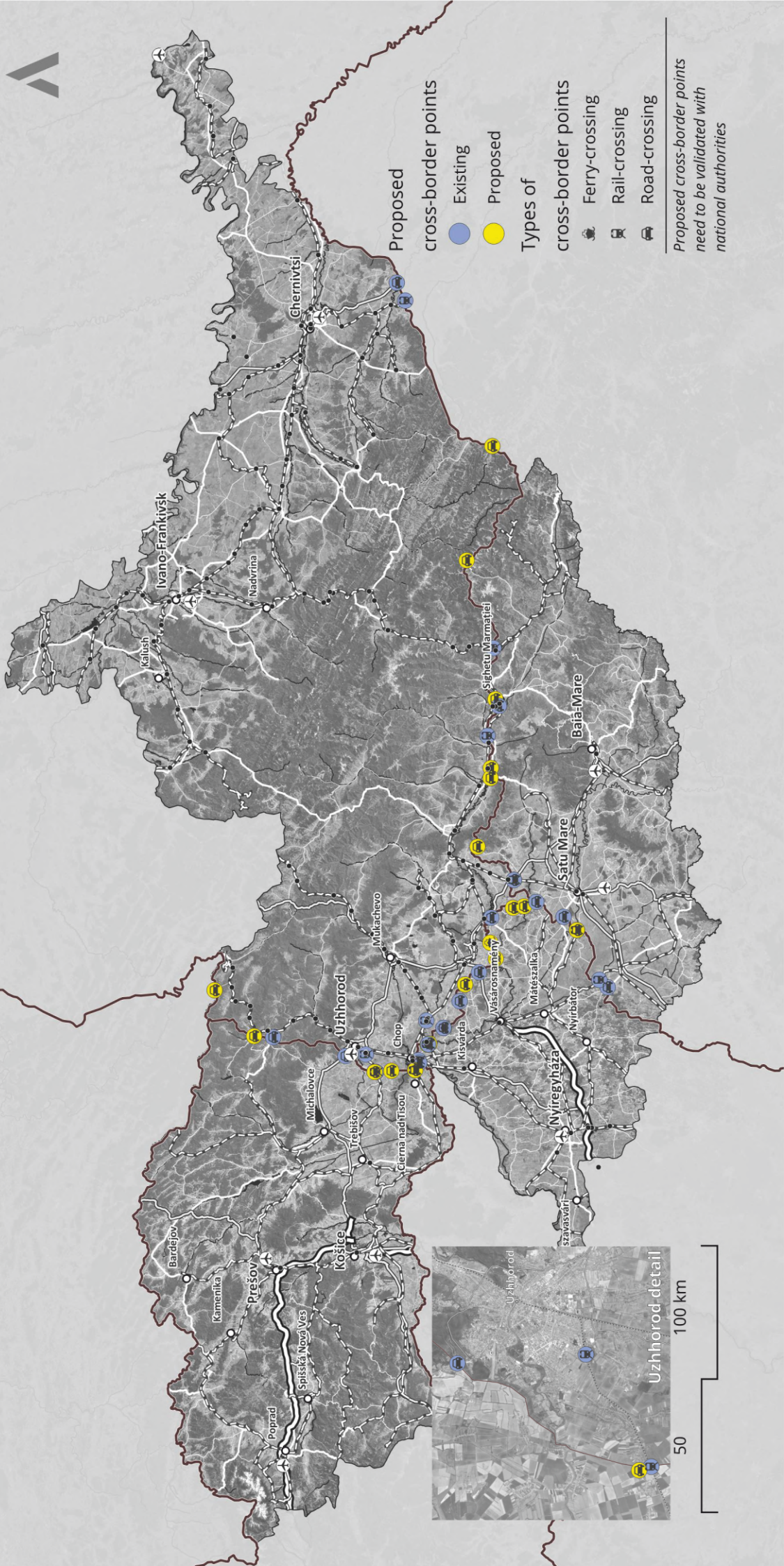
- Будівництво Північного шосе (швидкісної дороги Сату-Маре – Бая-Маре) з можливим продовженням до Петеа (перехід кордону).
- Будівництво швидкісної дороги Сату-Маре – Веліш – Ченгер (включаючи перехід кордону).
- Розширення дороги DJ 183 від Пойеніле де Суб-Мунте до кордону з Україною (включаючи перехід кордону).
- Об'їзна дорога Сігету-Мармаціей та новий міст через річку Тиса в напрямку Біли в Україні (включаючи перехід кордону).
- Будівництво швидкісної дороги Бая-Маре – Жибоу.

УКРАЇНА

- Будівництво автомагістралі M06 (Київ – Чоп) на ділянці від державного кордону з Угорщиною M3 (Берегдароц – Дийда) до автошляху M-24 (Мукачево – Берегово – Лужанка).
- Будівництво автомагістралі на ділянці від державного кордону зі Словаччиною D1 (Кошице – Ужгород) до автошляху M-06 (Київ – Чоп).
- Будівництво автомагістралі на ділянці від державного кордону з Румунією до автодороги H-09 (Мукачево – Рахів – Рогатин – Івано-Франківськ – Львів (с. Біла Церква).
- Будівництво ділянки атомобільної дороги між Соломоново (UA) та Черна (SK) (включаючи перехід кордону).
- Розбудова дорожньої та сервісної інфраструктури на автомобільній дорозі між населеними пунктами Відкриття Пийтерфолво (HU) та Велика Паладь (UA).
- Розробка регіональної програми Будівництва доріг з розвитку туризму та рекреації між суміжними територіями Закарпатської, Львівської та Івано-Франківської областей.

ТРАНСКОРДОННИЙ АСПЕКТ

- Керівні принципи проектування «комплексних» доріг.
- Регіональна програма оновлення доріг на рівні округів/областей/районів.
- Регіональна програма будівництва об'їзних доріг для міст, через які проходять важковагові транспортні потоки (Карей, Негрешті-Оаш, Ардуд, Лівада, Надвірна, Ульмені, Берегово, Кішварда, Шомкута-Маре тощо).
- Регіональна програма покращення безпеки дорожнього руху (з фокусом на головних дорогах та так званих «чорних точках»).



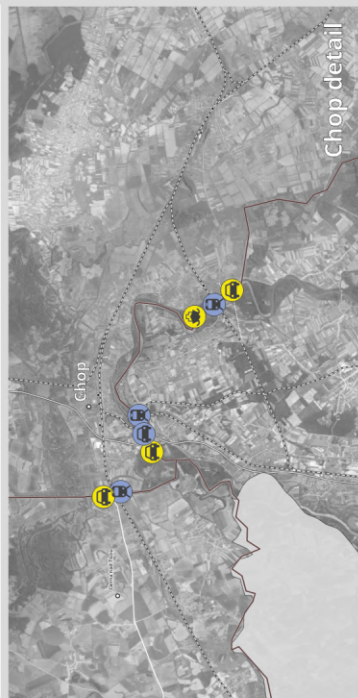
Proposed cross-border points

- Existing
- Proposed

Types of cross-border points

- Ferry-crossing
- Rail-crossing
- Road-crossing

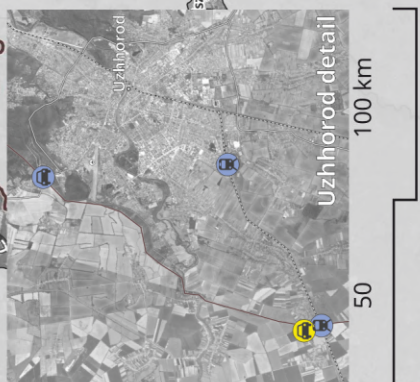
Proposed cross-border points need to be validated with national authorities



- Secondary roads
- Tertiary roads
- Railways
- Railway stations
- Airports

- Rivers
- Motorway
- European road
- Primary roads

- National border
- Populated places
- Main cities in the study area
- Waterways
- Lakes



5

ВОДНІ ШЛЯХИ

5.1. ОСНОВНІ ВИКЛИКИ

Водні шляхи є однією з менш розвинених транспортних мереж в транскордонному регіоні і тому жодна з річок не входить до мережі TEN-T. Тиса та Сомеш є головними річками в регіоні, але на сьогодні ні одна з них не використовується для судноплавства. Тим не менш, обидві мають історичну традицію як важливі артерії у водному транспорті: Сомеш використовувалась для транспортування солі рудників у Дежа до Угорщини, тоді як Тиса поблизу кордону Румунії та України використовувалась для транспортування деревини, видобутої в регіоні. У зв'язку зі змінами клімату та довшими періодами засухи використання внутрішніх водних шляхів для транспортування вантажів стає все складнішим. Однак у рамках Дунайської стратегії проводяться дослідження, щоб проаналізувати можливість перетворення річки Тиса на водний шлях четвертого класу, що може активізувати кілька портів вздовж річки (наприклад, порт Захонь – Чоп).

Відпочинок і рекреація на сьогодні формують головну транспортну роль внутрішніх водних шляхів в регіоні. Наприклад, у Саболч-Сатмар-Берег річку Тиса використовують для каное між Вилоком – Тисабецом, тоді як у Пряшівському краї на річці Дунаєць є два туристичні «порти»: Червоний Кляштор і Лесниця. Річка Сомеш у районі Сату-Маре також часто використовується для каное та занять каякінгом.

Хоча річка Тиса є важливим бар'єром в подовженні комунікаційних каналів, не існує жодних пунктів перетину кордону за допомогою поромів вздовж неї. Здійснюється аналіз кількох варіантів для таких послуг, таких як: Саловка – Тисасентмартон, Бадалово – Сатмардзеке або Бар'єво – Тисакорд.



5.2. ОСНОВНІ ПРОЄКТИ

УГОРЩИНА

- Побудова нових переправ, а саме: Бар'єво – Тисакород, Бадалово – Сатмарцеке та Тисасентмартон – Соловка.

РУМУНІЯ

- Проведення техніко-економічного дослідження для визначення потенціалу навігації на річці Сомеш.

УКРАЇНА

- Створення національного сегменту системи обміну інформацією щодо руху суден та діяльності суб'єктів господарювання у сфері судноплавства; інтеграція до європейської інформаційної системи.
- Формування водних/річкових пошуково-рятувальних підрозділів та створення інфраструктури для їх базування.
- Поступова лібералізація вантажних перевезень на внутрішніх водних шляхах, відкриття внутрішніх водних шляхів для іноземних суден. Огляд політики формування річкових тарифів і зборів для стимулювання розвитку внутрішнього водного транспорту.
- Покращення транспортного (річкового) сполучення в басейні Верхньої Тиси, а саме: в Україні, Угорщині та Словаччині.
- Проведення техніко-економічного дослідження для визначення потенціалу навігації на річці Тиса на ділянці Чоп – Захонь та дослідження щодо можливостей будівництва річкового порту.

ТРАНСКОРДОННИЙ АСПЕКТ

- Розвиток туристичних портів та дозвілля вздовж річок в прикордонній області.
- Подальший розвиток переправ, щоб покращити сполучення вздовж річок.

6

ПОВІТРЯНИЙ ТРАНСПОРТ

6.1. ОСНОВНІ ВИКЛИКИ

Основні аеропорти в транскордонному регіоні – це Міжнародний аеропорт Марамуреш (Бая-Маре), Аеропорт Сату-Маре (Сату-Маре), Міжнародний аеропорт Дебрецен (Дебрецен), Міжнародний аеропорт Ужгород (Ужгород), Міжнародний аеропорт Івано-Франківськ (Івано-Франківськ), Аеропорт Кошице (Кошице) і Аеропорт Попрад-Татри (Попрад). На жаль, між містами транскордонного регіону немає авіарейсів, оскільки вони мають зв'язки тільки з іншими великими містами / транспортними вузлами в Європі. Потребу в повітряному транспорті загалом підтримують довгі терміни подорожей, викликані ще незавершеною магістральною дорожньою мережею в регіоні та заторами на пунктах пропуску.

Два аеропорти, розташовані в повітах Сату-Маре та Марамуреш, хоча повільно відновлюються після обмежень, пов'язаних із пандемією Covid-19, залишаються найменшими аеропортами за кількістю перевезених пасажирів (менше 75 000 пасажирів на рік на аеропорт) у Румунії. Вони обидва обслуговують північно-західну частину Румунії, перебуваючи лише на відстані 65 км один від одного. У той час як Міжнародний аеропорт Сату-Маре також обслуговує місцевості з Угорщини, Міжнародний аеропорт Марамуреш (поблизу Бая-Маре) здебільшого орієнтований на туристів, які відвідують туристичну зону Марамуреш. Обидва аеропорти знаходяться в прямій конкуренції з більшими аеропортами в регіоні, такими як Міжнародний аеропорт імені Аврама Янку (Клуж-Напока) і Міжнародний аеропорт Дебрецен в Угорщині. Ці два аеропорти розташовані за 2–3 години їзди від більшості міст і пропонують широкий вибір міжнародних рейсів, у тому числі сполучення з головними європейськими аеропортами. В даний час жоден з двох румунських аеропортів не пов'язаний з головним містом через лінію громадського транспорту.

Аеропорт Ужгород має можливість здійснювати технічне обслуговування літаків. Розташування аеропорту Ужгород дуже привабливе для малих літаків, оскільки багато з них планують польоти до країн Балканського регіону через аеропорт Ужгород. Основними перешкодами для інтенсивного розвитку аеропорту Ужгород є інтенсивний розвиток його території, а також близькість до кордону зі Словаччиною. Це зумовлює можливість здійснювати посадку і зліт літаків лише з використанням повітряного простору Словаччини. У 2016 році між Україною та Словацькою Республікою діяла певна угода, що дозволяла задіювати необхідну частину повітряного простору Словацької Республіки для посадки літаків. У 2016 році аеропорт Ужгород міг обслуговувати до 15 000 пасажирів щорічно. Зараз формується нова угода між Україною та Словацькою Республікою, що дозволить відновити регулярні авіасполучення.





Державний міжнародний аеропорт Івано-Франківськ знаходиться у регіональному центрі потужністю 120 пасажирів/год, який може приймати всі види літаків. Аеропорт приймає та відправляє літаки (обслуговує регулярні, чартерні, внутрішні та міжнародні пасажирські та вантажні рейси та виконує функції запасного для аеропорту Львова), здійснює комерційне, наземне та технічне обслуговування, послуги для пасажирів, багажу, пошти та вантажу. Аналогічним є й потенціал Чернівецького міжнародного аеропорту, на території якого перший літак сів у 1910 році. Він був побудований у 1930–1936 рр. та через нього здійснювалось інтернування польської військової авіації до Румунії у 1939 році. Статус міжнародного був відновлений у 2002 році, а у 2021 році на Інвестиційному Форумі «Україна – Інвест 2030» було об'явлено про розбудову Ужгородського і Чернівецького аеропортів як міжнародних регіональних.

Міжнародний аеропорт Попрад-Татри забезпечує повітряні зв'язки з Пряшівським краєм. Після повної реконструкції, проведеної у 1992 році, з нього виконують регулярні та нерегулярні пасажирські та вантажні перевезення, а також організують оглядові польоти на визначені місця.

Разом з аеропортом Кошице, Попрад-Татри входить до мережі аеропортів основного транспортного коридору TEN-T європейської мережі транспортних сполучень. В Пряшівському краї є декілька аеропортів регіонального значення, які в основному використовуються для спортивних цілей. Це аеропорти в містах Свідник, Млиниця, Кам'яниця-над-Цірохою та Ражняни.

6.2. ОСНОВНІ ПРОЄКТИ

УГОРЩИНА

- ❑ Реконструкція аеропорту Ніредьгаза – нова злітно-посадкова смуга довжиною 1500 метрів.

СЛОВАЧЧИНА

- ❑ Завершення, модернізація, подовження та розширення існуючої злітно-посадкової смуги Міжнародного аеропорту Кошице.
- ❑ Модернізація посадкової смуги Попрад – Татри Пряшівського аеропорту.
- ❑ Будівництво центру перевезення вантажів з операціями CARGO в аеропорту Кошице зі спеціальними дорожніми та залізничними зв'язками.
- ❑ Завершення реконструкції та обладнання аеропорту у місті Спішська-Нова-Вес як аеропорту місцевого значення.



РУМУНІЯ

- Оновлення Міжнародного аеропорту Марамуреш.
- Автобусна лінія до Міжнародного аеропорту Марамуреш.
- Залізничне сполучення (1 км) до Міжнародного аеропорту Марамуреш (довгостроково).
- Будівництво нового пасажирського та вантажного терміналів та ангара для Міжнародного аеропорту Сату-Маре.



УКРАЇНА

- Підписання постійно діючої угоди між Україною та Словаччиною щодо відновлення реулярних авіаперельотів до Ужгорода.
- Проектування та будівництво нового аеропорту в Закарпатській області з обсягом пасажирських перевезень 500 тис. пасажирів на рік (Державна цільова програма розвитку аеропортів).
- Модернізація аеропортів (Ужгород, Івано-Франківськ, Чернівці).
- Будівництво мережі аеродромів та злітно-посадкових смуг в громадах області та у важливих гірських туристично-рекреаційних центрах із забезпеченням сталого сполучення з регіональними та міжнародними аеропортами.
- Підвищення пропускної спроможності повітряного простору України через запровадження повітряного простору вільних маршрутів (FRAU) та навігаційних технологій на основі GNSS.
- Розбудова термінальних пасажирських та вантажних комплексів з мультимодальними технологіями за рахунок їх власників та / або державно-приватного партнерства із забезпеченням міжнародних стандартів якості обслуговування пасажирів.
- Реконструкція злітно-посадкових смуг та комплексна модернізація обладнання в регіональних аеропортах для можливості експлуатації середньо-магістральних літаків, а за доцільності – і широкофюзеляжних літаків, відповідно до європейського законодавства.
- Розвиток внутрішніх авіаційних перевезень, зокрема завдяки модернізації регіональних аеропортів та аеродромів України із залученням міжнародних кредитних програм та грантів для здешевлення і підвищення доступності аеропортних послуг.
- Створення сприятливих умов для залучення більшої кількості авіаперевізників для міжнародних та внутрішніх авіаперевезень, і зокрема авіакомпаній з моделлю «лоу-кост».
- Придбання авіаційних пошуково-рятувальних одиниць та створення інфраструктури базування.
- Дерегуляція економічної діяльності регіональних аеропортів з пасажиропотоком до 5 млн. пасажирів згідно з відповідним законодавством ЄС.

7

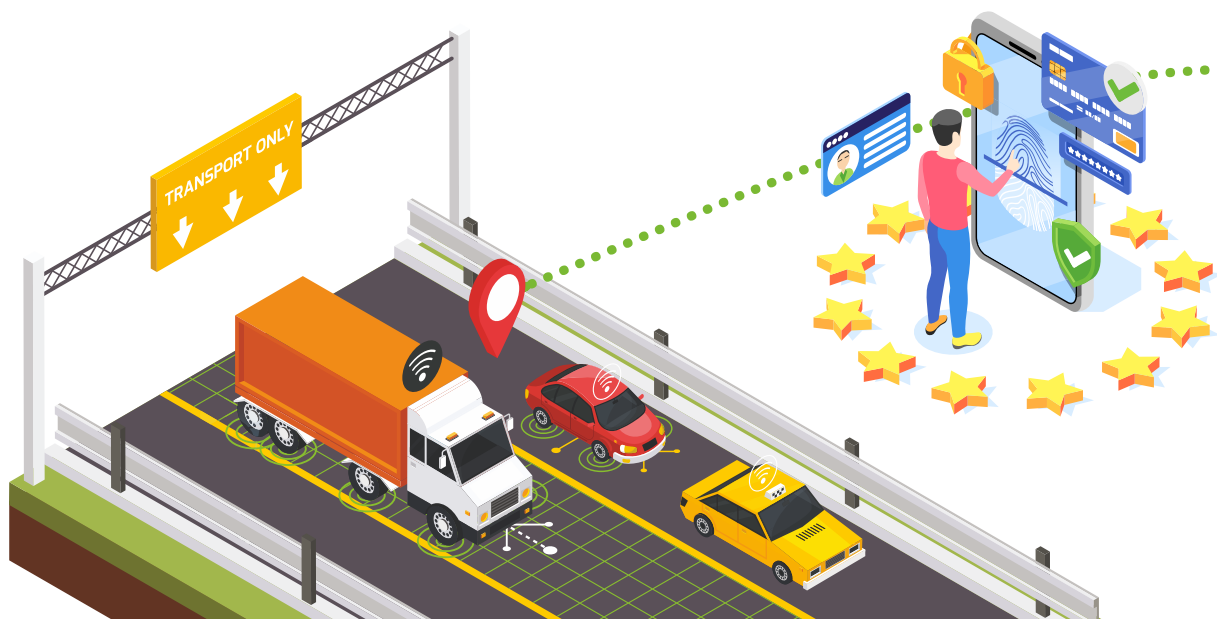
ПЕРЕТИН КОРДОНУ

7.1. ОСНОВНІ ВИКЛИКИ

Якісний розподіл пунктів перетину кордону є необхідним для належного забезпечення пропускної спроможності вантажо- та пасажиропотоку у транскордонному регіоні. Чоп - Захонь, Ченгерішма - Петеа (близько 3 мільйонів осіб / рік або 1 мільйон автомобілів) та Ужгород - Вишне-Немецьке є найбільш напруженими пунктами перетину кордону. На даний момент більшість пунктів перетину кордону сконцентровані між Угорщиною - Україною та Словаччиною, тоді як між Румунією та Україною є понад 160 км кордону без пунктів перетину, між Валя-Вишеулуй та Вадулеа-Сіретом. Справді, ця територія перетинається гірським хребтом Карпат та менш населена. Така низька кількість перетинів кордону створює сильний тиск на пункт перетину кордону Солотвино - Сігету-Мармаціей на мосту, який потребує невідкладних ремонтних робіт та на даний момент не дозволяє перевезення вантажів. Для покращення міжнародної мобільності будується об'їзна дорога та новий міст через річку Тиса між Сігету-Мармаціей та Білою Церквою. Будівництво міжнародного пункту пропуску Біла Церква (Україна) - Сігету-Мармаціей (Румунія) включено до Плану дій щодо реконструкції та модернізації пунктів пропуску через державний кордон, і вже схвалено проект Угоди на міждержавному рівні між Україною та Румунією у формі (обміну нотами).

Проблеми з міжнародним зв'язком через кордон виникають також на кордоні між Угорщиною та Румунією, який обслуговується лише 4-ма пунктами перетину кордону (3 - для автомобільного та 1 - для залізничного сполучення), поряд з цим зафіксовано декілька відсутніх ланок залізничного та автомобільного транспорту, які можуть зменшити черги на головних пунктах перетину кордону. Це також стосується Пряшева та Закарпаття, де сполучення 196 зупиняється за кілька кілометрів від кордону.

Немає жодного пункту перетину кордону для перевезення автомобілів за допомогою паромів, при тому, що річка Тиса утворює більше 50 км кордону між Румунією та Україною та декілька 10-15 км ділянок кордону між Угорщиною та Україною, або на кордоні між регіонами Кошице та Саболч-Сатмар-Берег.



7.2. ОСНОВНІ ПРОЄКТИ

Цей розділ включає як надані пропозиції на регіональних рівнях, так і планові заходи, включені до програмних документів на національному рівні. Важливо відзначити, що вказані в цьому розділі актуальні проєкти розбудови пунктів пропуску мають бути присутні у текстах міждержавних угод та цільових Програмах та Планах дій. План дій щодо реконструкції та модернізації пунктів пропуску через державний кордон було розроблено на виконання прийнятих Україною національних стратегій до 2023 року.

УГОРЩИНА / РУМУНІЯ

- Пункт пропуску на дорозі Веліш – Ченгер (пов'язаний з новою автострадою).
- Будівництво залізничного пункту пропуску між Зийтою та Пелешом або Ченгер та Оар (включаючи розширення залізниці).
- Будівництво автомобільного пункту пропуску між Гарбольцем та Берк.
- Оптимізація діяльності контролю та перевірки на пунктах пропуску «Шенгенський автобус».

УГОРЩИНА / УКРАЇНА

- Переправні пункти через річку: Бар'єво – Тисакорд або Бадалово – Шатмардзеке.
- Будівництво пункту пропуску Дийда – Берегдароц (пов'язаний з автомагістраллю М3).
- Підготовка до будівництва нового моста через річку Тиса в Лоня і між Захонь та Чопом.
- Пункт пропуску Саловка – Епереске (переправа / дорога).
- Будівництво дорожнього (мостового) пункту пропуску Чоп – Черна-над-Тисою.
- Пункт пропуску Чоп – Захонь (для велосипедистів та пішоходів).

На українському боці українсько-угорської ділянки державного кордону:

- **пункт пропуску Чоп:** модернізація та технічне переоснащення міжнародного автомобільного ПП, капітальний ремонт об'єктів інфраструктури; будівництво складу для конфіскованих товарів; влаштування скануючої системи стаціонарного типу для огляду легкового автотранспорту; влаштування системи інтелектуального відеоконтролю;
- **пункт пропуску Дзвінкове:** будівництво пункту пропуску, у тому числі системи відеоконтролю та зважування; влаштування скануючої системи стаціонарного типу для огляду легкового автотранспорту;
- **пункт пропуску Косино:** будівництво пункту пропуску, у тому числі системи відеоконтролю та зважування; влаштування скануючої системи стаціонарного типу для огляду легкового автотранспорту;

- **пункт пропуску Дийда:** будівництво пункту пропуску, у тому числі системи відеоконтролю та зважування; влаштування скануючої системи стаціонарного типу для огляду легкового автотранспорту; влаштування скануючої системи стаціонарного типу для огляду вантажного автотранспорту і контейнерів;
- **пункт пропуску Лужанка:** реконструкція пункту пропуску, у тому числі системи відеоконтролю та зважування; влаштування скануючої системи стаціонарного типу для огляду легкового автотранспорту; влаштування скануючої системи стаціонарного типу для огляду вантажного автотранспорту і контейнерів;
- **пункт пропуску Вилок:** реконструкція пункту пропуску, у тому числі системи відеоконтролю та зважування; влаштування скануючої системи стаціонарного типу для огляду легкового автотранспорту.

СЛОВАЧЧИНА / УГОРЩИНА

- Оновлення пунктів пропуску кордону Словаччина/Угорщина для забезпечення перетину автобусами (3,5 т).
- Хостовце – Торнадаска (Угорщина – також для вантажного транспорту до 12 т зі з'єднанням до R2).

СЛОВАЧЧИНА / УКРАЇНА / ПОЛЬЩА

- Пункт пропуску Лубня – Волосате (та дорога до нього). Будівництво нового пункту пропуску Лубня – Волосате та розбудова пов'язаної з ним відповідної дорожньо-транспортної інфраструктури. Створити кращі можливості для транскордонної мобільності, особливо на шляху розвитку туризму.
- Пункт пропуску Вишне-Немецьке – Ужгород (для пішоходів та велосипедистів). З цією метою необхідно внести зміни в міжурядову Угоду.
- Черна – Соломоново (UA).
- Лекаровце – Ботфальва (UA).

На українському боці українсько-словацькій ділянці державного кордону:

- **пункт пропуск Ужгород:** модернізація та технічне переоснащення міжнародного автомобільного ПП, реконструкція пасажирської ділянки пункту пропуску, у тому числі системи відеоконтролю та зважування; влаштування скануючої системи стаціонарного типу для огляду легкового автотранспорту, влаштування системи інтелектуального відеоконтролю (вантажний напрям), відновлення навісів на вантажній ділянці; будівництво складу для конфіскованих товарів.

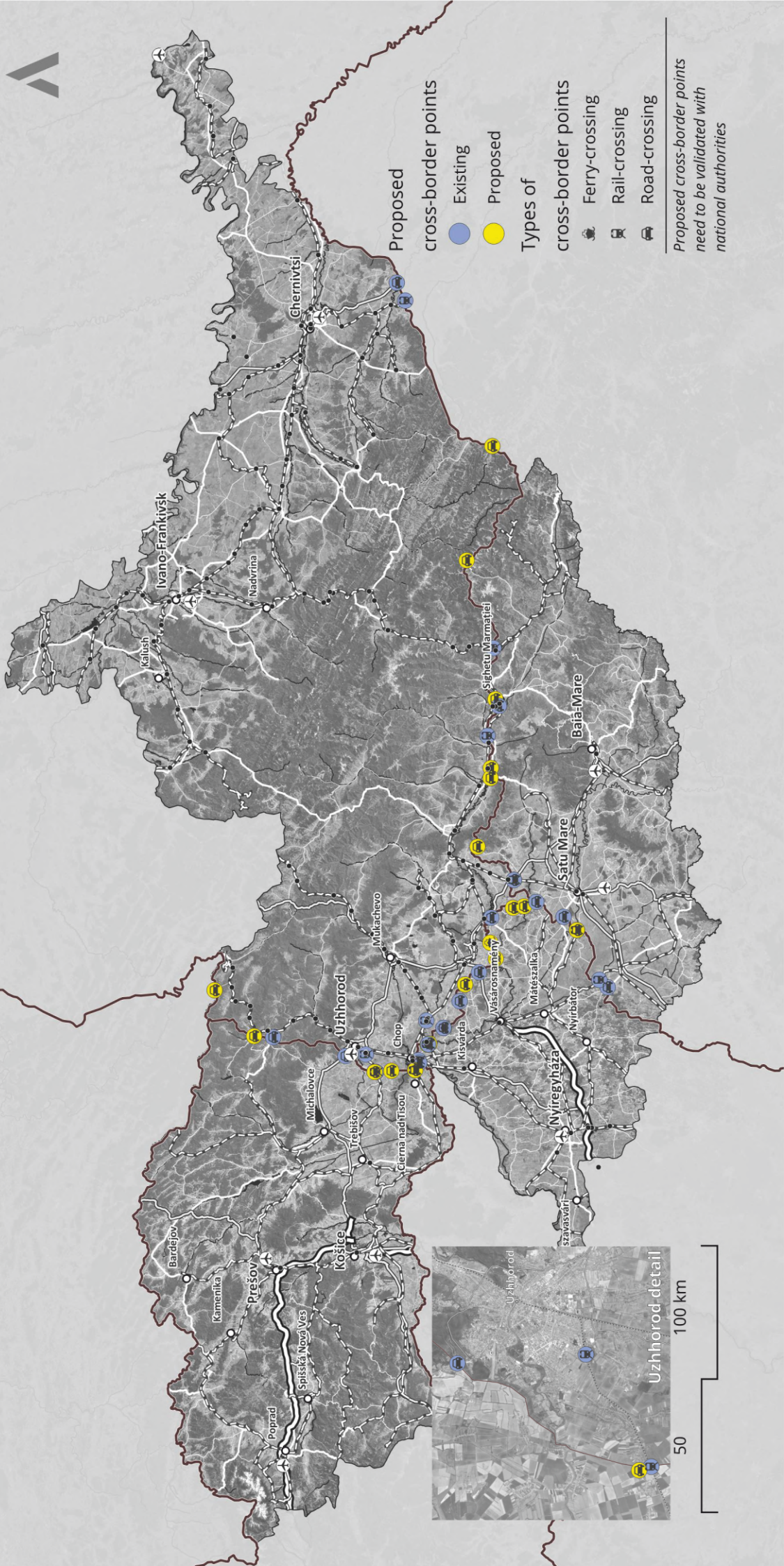
УКРАЇНА / РУМУНІЯ

На Румунському боці українсько-румунської ділянки державного кордону:

- Оновлення залізничної станції та терміналу **Халмеу** та пункту пропуску на кордоні (2 в'їзди та виїзди).
- Встановлення систем Weight in Motion (WIM) на румунських пунктах пропуску: **Халмеу, Петеа та Урзичені**.
- Забезпечення транскордонного сполучення між Румунією та Україною автомобільним та залізничним пунктами пропуску (Румунія – Україна) у **Киампулунг-ла-Тиса/Тересва та/або Валя-Вишеулуй/Берлібашс**.

На українському боці українсько-румунській ділянці державного кордону:

- **пункт пропуску Дякове:** будівництво пункту пропуску, у тому числі системи відеоконтролю та зважування; влаштування скануючої системи стаціонарного типу для огляду легкового автотранспорту; влаштування скануючої системи стаціонарного типу для огляду вантажного автотранспорту і контейнерів;
- **пункт пропуску Біла Церква:** будівництво пункту пропуску, у тому числі системи відеоконтролю та зважування; влаштування скануючої системи стаціонарного типу для огляду легкового автотранспорту; влаштування скануючої системи стаціонарного типу для огляду вантажного автотранспорту і контейнерів;
- **пункт пропуску Руська:** будівництво пункту пропуску, у тому числі системи відеоконтролю та зважування влаштування скануючої системи стаціонарного типу для огляду легкового автотранспорту;
- **пункт пропуску Красноільськ:** реконструкція пункту пропуску, у тому числі системи відеоконтролю та зважування, влаштування скануючої системи стаціонарного типу для огляду легкового автотранспорту;
- **пункт пропуску Порубне:** пасажирська ділянка, модернізація та технічне переоснащення пункту пропуску, будівництво навісів над зонами митного контролю; реконструкція боксів поглибленого огляду; влаштування скануючої системи стаціонарного типу для огляду легкового автотранспорту; влаштування системи інтелектуального відеоконтролю; влаштування вагових комплексів для зважування легкового автотранспорту в русі (до 5 тонн) на в'їзді та виїзді;
- **пункт пропуску Дяківці:** реконструкція пункту пропуску, у тому числі системи відеоконтролю та зважування влаштування скануючої системи стаціонарного типу для огляду легкового автотранспорту.
- **пункт пропуску Тячів – Малий Тячів та пункт пропуску Яблунівка – Ремети:** потребує розгляду та включення до Плану дій;
- **пункт пропуску Хижа – Тарна-Маре:** потребує розгляду та включення до Плану дій.



Proposed cross-border points

- Existing
- Proposed

Types of

cross-border points

- Ferry-crossing
- Rail-crossing
- Road-crossing

Proposed cross-border points need to be validated with national authorities

National border

Populated places

○ Main cities in the study area

Waterways

■ Lakes

— Rivers

Transportation

▬ Motorway

— European road

— Primary roads

— Secondary roads

— Tertiary roads

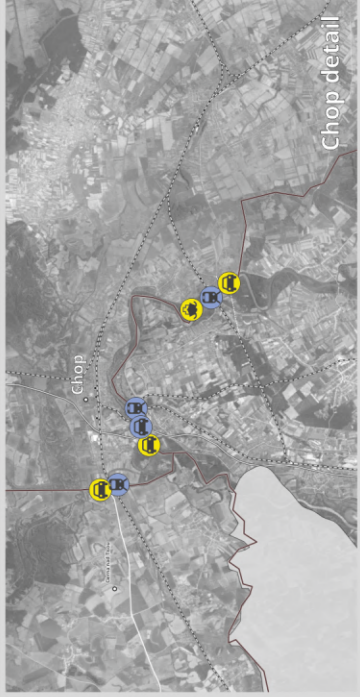
— Railways

● Railway stations

✈ Airports



50 100 km



Chop detail

8

ПЕРЕХІД ДО АЛЬТЕРНАТИВНИХ ВИДІВ ПАЛИВА

8.1. ОСНОВНІ ВИКЛИКИ

Перехід на альтернативні непромислові палива є необхідним завданням на наступні 10 років, щоб виконати цілі Паризької угоди та Європейського Зеленого курсу, зменшити зміну клімату та боротися зі швидким зниженням якості повітря у великих містах та обмеженою кількістю бензину. У 2019 році більшість країн транскордонного регіону перевищувала середнє значення ЄС щодо ухвалення електромобілів (немає даних про Україну). У 2020 році у регіоні Саболч-Сатмар-Берег (Угорщина), Кошицькому та Пряшівському краях (Словаччина) вже було встановлено 5–10 зарядних станцій на 1000 жителів, тоді як у Сату-Маре та Марамуреші було менше 1 зарядної станції на 1000 жителів.

Останніми роками інвестиції у перехід на альтернативні палива полягали в основному в придбанні електробусів (або угорських CNG), встановленні зарядних станцій для електромобілів та наданні субсидій урядом на придбання нового електромобіля. Наразі у кожному більшому місті в транскордонному регіоні є принаймні 20–30 зарядних станцій для електромобілів і національна мережа зарядних станцій, розташованих вздовж головних доріг. Існуюча мережа зарядних станцій може бути достатньою для поточної кількості електромобілів, але недостатньою для очікуваного майбутнього попиту. Інвестиції потрібні особливо в румунських та українських областях, де головна дорожня мережа неякісно покрита зарядними станціями для електромобілів, що робить складним для водіїв подолання відстані на своєму електромобілі.

Також розробляються різноманітні проекти для використання водневого транспорту, особливо в Кошицькому краї (Словаччина).

8.2. ОСНОВНІ ПРОЕКТИ

УГОРЩИНА

- Розвиток громадської зарядної інфраструктури у великих містах і вздовж важливих доріг і автострад.

СЛОВАЧЧИНА

- Воднева долина в регіоні Кошице (частина з 23 водневих долин ЄС).
- Досліджувані ініціативи для подальшої інтеграції водню в транспортну систему, особливо авіацію (меморандум з Інноваційним центром Кошицького регіону) та вантажний транспорт (меморандум з Моравсько-Сілезьким регіоном) або міський транспорт (меморандум з Kosit a.s.).



РУМУНІЯ

- Багаторічна програма встановлення зарядних станцій для електромобілів у Марамуреському повіті (150 станцій).
- Розвиток громадської інфраструктури для зарядки електромобілів у містах і комунах округу Сату-Маре.
- Розвиток системи громадського транспорту в повіті Сату-Маре шляхом переходу на транспортні засоби, які використовують альтернативне паливо.

УКРАЇНА

- Впровадити форми економічного стимулювання використання екологічно більш чистих видів транспорту, зокрема електромобілів, громадського електричного транспорту – метро, трамваїв, тролейбусів, електробусів, а також мускульних видів транспорту: велосипедного (систем громадського прокату велосипедів), самокатного та систем їх громадського прокату.
- Збільшити кількість швидкісних зарядних станцій високої потужності на міжміських автомагістралях прикордонних територій (зона до 100 км від кордону). Найбільш оптимальним і швидким шляхом впровадження є встановлення станцій на існуючих автозаправних станціях, мережа яких характеризується високою щільністю локацій та доступом до електроживлення. Обґрунтування: усі країни цільової території намагаються розбудовувати мережу за принципом «від центру», розглядаючи прикордонні території як периферійні. Тому інфраструктурний розвиток відстає в порівнянні з центральними більш густонаселеними територіями країн.

Крім будівництва станцій для зарядки електромобілів вздовж основних транспортних коридорів, у туристичних районах та містах/столицях, Служби відновлення та розвитку інфраструктури та органи місцевого самоврядування повинні також враховувати наступні принципи під час планування та впровадження нових доріг проєкти будівництва/модернізації:

- Передбачити у містобудівній документації просторового планування громад місця для облаштування швидкісних ЕЗС (понад 50 кВт) та зарядних хабів, й вносити відповідні вимоги та положення до містобудівної документації. Такі місця слід передбачити в безпосередній близькості до міжнародних та національних автодоріг, на прилеглих ділянках.
- При ремонті чи реконструкції автомобільної дороги чи вулиці, яка збігається з коридором автодороги, в технічному завданні та технічних умовах на проєктування передбачити прокладання кабелів живлення відповідної потужності (або футлярів для них) до місць запланованого будівництва ЕЗС чи зарядних хабів.
- При будівництві нових комерційних об'єктів масового тяжіння (ТРЦ, супермаркети, автозаправні станції, аквапарки тощо), особливо вздовж автомобільних доріг та на в'їздах до міста, в технічному завданні та технічних умовах на проєктування передбачити місця будівництва ЕЗС та прокладання кабелів живлення відповідної потужності.

ТРАНСКОРДОННИЙ АСПЕКТ

- Розвиток місцевих зарядних станцій (особливо в міських районах та туристичних напрямках).
- Розвиток мережі швидкісних зарядних станцій вздовж основних транспортних маршрутів.
- Створення схем підтримки для придбання непромислових транспортних засобів (включаючи електровелосипеди, електроскутери, вантажні велосипеди, малі електромобілі для літніх людей тощо).
- Розвиток систем непромислового каршерингу та оренди в автомобільних системах в більших містах.

9

ВИСНОВКИ ТА НАСТУПНІ КРОКИ

Сучасна інфраструктура, чесна та вільна ринкова конкуренція, розвиток і координація діяльності різних видів транспорту разом із запровадженням ефективної системи регулювання та управління забезпечують основу для розвитку мобільності.

Світові тенденції розвитку транспортних систем свідчать про необхідність прискореного поєднання транспортних технологій та регіональних проектів мобільності. Зростання швидкості, економічності та екологічності транспортних засобів є основною тенденцією на всіх видах транспорту, який відповідно до Стратегій розвитку повинен ставати все більш енергозберігаючим та «зеленим», безпечним і дружнім до споживача та навколишнього природного середовища.

Країни Карпатського регіону мають невикористаний потенціал можливостей: спільні історичні, економічні, соціальні та культурні зв'язки, інфраструктура, стрімкий розвиток цифровізації, зрештою, вигідне географічне розташування, що створюють передумови для поступального розвитку.

Поряд з потенціалом можливостей виникає потреба відповідного реагування та швидкісної трансформації в умовах глобальних викликів. Зміни клімату, війна, пандемія, міграція населення – ці та інші виклики змушують країни діяти негайно і спільно. Саме тому так важливо мати узгоджене бачення щодо стратегічного курсу країн-партнерів, що враховуватиме виклики, глобальні тренди та внутрішні можливості прикордонних територій.

Відправною точкою у розробленні Плану мобільності стало проведення комплексного аналізу прикордонних регіонів чотирьох країн Карпатського регіону, результати якого дали змогу визначити повноту включення в планові та нормативні документи стратегічних напрямків, що впливають на розвиток мобільності, дослідити рівень інфраструктури прикордонних територій станом на сьогодні та можливості для розвитку мобільності в майбутньому.

Аналіз існуючих міждержавних Угод, що регулюють питання відкриття та функціонування пунктів перетину кордону, показав, що вказані документи потребують оновлення, оскільки на їх підставі приймаються рішення на національних рівнях, а на даний час існує неузгодженість між баченнями розвитку на регіональних рівнях, цільовими програмами розвитку інфраструктури на національних рівнях та міждержавними Угодами.

Отже, наступним кроком стане врахування у стратегічному плануванні розвитку міжнародного сполучення положень Плану Мобільності, який включає та враховує регіональні плани кожного прикордонного регіону у сфері транспортної та прикордонної інфраструктури, розвитку послуг залізничного сполучення, послуг міжнародного авіаційного сполучення.

Транскордонний регіон Угорщини, Словаччини, Румунії та України представлений у проєкті (МОВІ) адміністративно-територіальними одиницями: повіт Саболч-Сатмар-Берег (Угорщина), області Кошіце та Пряшів (Словаччина), повіти Марамуреш і Сату-Маре (Румунія) та Закарпатська, Івано-Франківська і Чернівецька області (Україна) знаходяться в розпалі розвитку своєї транспортної інфраструктури, а міста вже почали перехід до сталої та інклюзивної міської мобільності. Однак у найближчі роки транскордонне транспортне сполучення між різними територіями області має бути суттєво покращене. Цей аспект потрібно розглядати вкрай уважно на трьох різних рівнях:

- a)** Рівень Європейського Союзу та кращий зв'язок із мережею TEN-T – наразі регіон майже оминають основні європейські транспортні коридори.
- b)** Рівень національний та краща гармонізація з національною транспортною політикою – наразі основні інвестиції в транспортну інфраструктуру на національному рівні є значними, частково за межами регіону (модернізовані або нові залізниці, автомагістралі чи пункти пропуску).
- c)** Місцевий рівень та кращий зв'язок із політикою сталої міської мобільності на рівні міст і столичних районів.

У цьому контексті адміністративно-територіальні одиниці, які формують транскордонний регіон Угорщини, Словаччини, Румунії та України, повинні продовжувати, навіть прискорювати свій підхід до сталої, інклюзивної та інтелектуальної транспортної системи, спираючись на:

- модернізацію та сполучення залізничної мережі, особливо в прикордонній зоні;
- підвищення привабливості та оптимізацію громадського транспорту регіону;
- розвиток мережі велотуризму та веломаршрутів, розвиток та модернізацію пунктів перетину кордону;
- продовження проєктів модернізації та розширення повітових доріг за принципом «завершених вулиць»;
- розширення мережі автомобільних доріг та швидкісних доріг з акцентом на їх сполучення в прикордонній зоні, облаштування об'їздів та маршрутів для інтенсивного руху;
- розширення мережі станцій зарядки електромобілів та альтернативних паливних станцій;
- оптимізацію та модернізацію мереж аеропортів у регіоні та з'єднання їх як найближчих міських центрів за допомогою послуг громадського транспорту;
- використання гідрографічної мережі для екологічного транспорту та відпочинку.

Усі ці кроки будуть частиною майбутніх проєктів транскордонного співробітництва.

Позитивну роль у розвитку транспортних мереж і систем належить відіграти і стратегічним документам, які охоплюють або ж включають території Карпат: Стратегії ЄС для Дунайського регіону; Стратегії Карпатського макрорегіону; Стратегії «Карпатський Єврорегіон – 2020 і на послідуючі роки».

ВИКОРИСТАНІ ДЖЕРЕЛА ІНФОРМАЦІЇ

1. Угода про партнерство та співробітництво між Україною та ЄС від 16 червня 1994 року.
2. Європейська Рамкова конвенція про транскордонне співробітництво між територіальними общинами або владами (21 травня 1980 р., Мадрид).
Електронний ресурс: http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=995_106
3. Угода про Асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони – від 30 листопада 2015 року.
Електронний ресурс: http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/984_011
4. Європейські угруповання з територіального співробітництва як новий оптимальний механізм міжтериторіальної та транскордонної політики в Європі.
Електронний ресурс: <http://fmv-visnyk.pp.ua/wp-content/uploads/2016/2013-9/29/pdf>
5. Розпорядження Кабінету Міністрів України «Про схвалення Стратегії виконання Рамкової конвенції про охорону та сталий розвиток Карпат» від 16 січня 2007 р. № 11-р.
Електронний ресурс: <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi>
6. Стратегія Карпатського Євро регіону – 2020/Авторський колектив. В рамках реалізації Проєкту Програми ЄС HUSKROUA/1101/066 2007-2013. – Ужгород, МАІРР. – 2015. – 113 с.
Електронний ресурс: <http://www.carpathianeuroregion.org>, <http://www.iardi.org>
7. Комплексне бачення участі України в Стратегії ЄС для Дунайського регіону / Авторський колектив. В рамках реалізації Проєкту ЄС «Посилення ролі громадянського суспільства в сприянні Уряду в процесі реалізації Стратегії ЄС для Дунайського регіону» // За заг. ред. Ігоря Студеннікова. – Одеса, Центр регіональних досліджень. – 2015. – 153 с.
Електронний ресурс: <http://www.crs.org.ua>
8. Стратегія ЄС для Дунайського регіону/
Електронний ресурс: <http://danube-region.eu/about/priorities>
9. Концепція сталого розвитку Закарпаття/Зведений реєстр рішень Закарпатської обласної ради. – Ужгород: Закарпатська обласна рада, 2002.
Електронний ресурс: <https://ips.ligazakon.net/document/ZA020118>
10. Strategy of cross-border co-operation development in Carpathian region “Carpathia 2004-2011”/ TACIS Program EU Project “Carpathia 2003-2011”//Agency of Regional Development and Cross Border Cooperation “Transcarpathia”. – Uzhhorod, 2003. – 45 p.
11. Сб. Регіональна стратегія розвитку Закарпатської області до 2015 року/Зведений реєстр рішень Закарпатської обласної ради. – Ужгород: Закарпатська обласна рада, 2006.
Електронний ресурс: https://carpathia.gov.ua/sites/default/files/imce/190101_strg_11-29.pdf
12. Стратегія регіонального розвитку Міжрегіонального Союзу Євро регіон Карпати на період від 2007-го до 2013-го року (переклад з угорської)/ Авторський колектив за ред. Іштвана Шюлі-Закара. – Ніредьхаза, 2007. – 67 с.
13. Стратегія розвитку словацько-українського транскордонного співробітництва до 2020 року/ Авторський колектив. За ред. Владіміра Бенча – Кошице – Пряшів – Ужгород, 2014. – 87 с.
14. Регіональна стратегія розвитку Закарпатської області на період до 2020 року/Зведений реєстр рішень Закарпатської обласної ради. – Ужгород: Закарпатська обласна рада, 2015. – 99 с.

15. Регіональна стратегія розвитку Закарпатської області на період до 2027 року/Зведений реєстр рішень Закарпатської обласної ради – Ужгород: Закарпатська обласна рада, 2019.

16. Оновлена стратегія збалансованого розвитку ЄС/Бібліотека Всеукраїнської екологічної ліги: Серія «Європейська інтеграція». – 2016. – № 7. – С. 11–35.

Електронний ресурс: <http://www.ecoleague.net>

17. Global goals of balanced development until 2030/Library of the All-Ukrainian Ecological League: Series “European Integration”. – 2016 – № 7. – Р. 8–10.

18. План дій щодо Стратегії Європейського Союзу для Дунайського регіону: Неофіційний переклад Робочого документу Комісії, здійснений Українським інститутом міжнародної політики та Представництвом Фонду Ганса Зайделя в Україні. – Європейська Комісія. – Брюссель, 6.4. 2020: SWD (2020) 59 остаточний. – 78 с.

19. Концептуальні засади сталого розвитку гірського регіону / За ред. М. А. Голубця – Львів: Поллі, 2007. – 286 с.

20. Висновки громадської експертизи Програми комплексного використання водних ресурсів Закарпатської області та локальних і обласної схем розташування малих гідроелектростанцій (рішення Закарпатської обласної ради № 310 від 4 листопада 2011 р.). – Громадська рада при Закарпатській облдержадміністрації. – Ужгород, 2012. – 53 с./Зведений реєстр рішень Закарпатської обласної ради. – 2011 р.

21. Функціональні типи територій як об'єкт державної регіональної політики: методичні підходи до ідентифікації: Науково-аналітична доповідь/Наук. ред. І. Сторонянська. – Львів: ІРД НАНУ. – 2020. – 150 с.

22. Річки Карпат: Просвіт. видання/О. Мережко, Р. Хімко. – К.: За підтримки Представництва ООН в Україні. – 1999. – 124 с.

23. Європейський зелений курс і кліматична політика України: аналіт. доп. / [С.П. Іванюта, Л.М. Якушенко]; за заг. ред. А.Ю. Сменковського. – Київ: НІСД, 2022. – 95 с.

Електронний ресурс: <https://doi.org/10.53679/NISS-analytrep.2022.12>

24. Стійкість критичної інфраструктури ЄС: посилення політики та координації, автор: Олександр Суходоля – 24.02.2023.

Електронний ресурс: https://niss.gov.ua/sites/default/files/2023-02/az_eu-cip-coordinated_24022023.pdf

25. Визначення рівня та оцінювання загроз енергетичній безпеці: збірник аналіт. доп./ [О.М. Суходоля, Г.Л. Рябцев, Ю.М. Харазішвілі, Д.Г. Бобро, С.П. Завгородня]; за ред. О.М. Суходолі. – Київ : НІСД, 2022. – 160 с. – (Серія «Національна безпека»).

Електронний ресурс: <https://doi.org/10.53679/NISS-analytrep.2022.13>

26. NASA оголосило про початок нової ери науки про Землю: що це означає, автор: Вікторія Плотнікова, 13.09.2022.

Електронний ресурс:

<https://it.novyny.live/space/nasa-obiavilo-o-nachale-novoi-ery-nauki-o-zemle-cto-eto-znachit-54819.html>

27. Місячний Економічний Моніторинг України, автори: Олександра Бетлій, Ірина Коссе, Віталій, Вероніка Мовчан – Місячний Економічний Моніторинг України № 216, січень 2023 – Інститут економічних досліджень та політичних консультацій.

Електронний ресурс:

http://www.ier.com.ua/ua/publications/regular_products/monthly_economic_monitoring?pid=7063

28. 2022: Економічні підсумки для України 17.01.2023.

Електронний ресурс: <https://rpr.org.ua/news/2022-ekonomichni-pidsumky-dlia-ukrainy/>

29. Через енергоефективність до енергонезалежності – Дзеркало тижня, автор: Ольга Почеп – 30.10.2022.

Електронний ресурс: <https://zn.ua/ukr/ECOLOGY/cherez-enerhoefektivnist-do-enerhonezalezhnosti.html>

30. Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони.

Електронний ресурс: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_011#Text

31. Стійкий і розумний мобільний транспорт. Виведення європейського транспорту на шлях майбутнього.

Електронний ресурс:

<https://transport.ec.europa.eu/system/files/2021-04/2021-mobility-strategy-and-action-plan.pdf>

32. Рекомендації щодо розробки та реалізації плану сталої міської мобільності.

Електронний ресурс:

https://www.eltis.org/sites/default/files/sump_guidelines_2019_interactive_document_1.pdf

33. Європейський атлас мобільності 2021. Факти та цифри про транспорт і мобільність у Європі.

Електронний ресурс: <https://eu.boell.org/en/European-Mobility-Atlas>

34. Національна економічна стратегія на період до 2030 року.

Електронний ресурс: <https://www.kmu.gov.ua/npas/pro-zatverdzhennya-nacionalnoyi-eko-a179>

35. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року.

Електронний ресурс: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#n13>

36. Стратегія інтегрованого управління кордонами на період до 2025 року.

Електронний ресурс: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/687-2019-%D1%80#Text>

37. Стратегії регіонального розвитку на 2021–2027 роки.

Електронний ресурс: <https://www.minregion.gov.ua/napryamki-diyalnosti/derzhavna-rehional-na-policyka/strategichne-planuvannya-regionalnogo-rozvitku/strategichne-planuvannya-regionalnogo-rozvitku-na-period-do-2027-roku/regionalni-strategiyi-rozvitku-na-period-do-2027-roku/>

38. Політика регіонального розвитку та згуртованості 2021–2027.

Електронний ресурс: <https://ec.europa.eu/newsroom/region/items/628270/en>

39. План заходів щодо реалізації Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року.

Електронний ресурс: <https://www.kmu.gov.ua/npas/pro-zatverdzhennya-planu-zahodiv-z-realizaciyi-nacionalnoyi-transportnoyi-strategiyi-ukrayini-na-period-do-2030-roku-321-070421>

40. Оновлена Національна транспортна стратегія України.

Електронний ресурс: <https://mtu.gov.ua/files/Zakypivli/Ukraine%20Transport%20Strategy%20Part%201%20-%20POLICY%20NOTE.pdf>

41. План заходів з будівництва пріоритетних ПП на 2021–2023 роки.

Електронний ресурс: <https://www.kmu.gov.ua/npas/pro-zatverdzhennya-planu-zahodiv-z-a246r>

42. Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Угорської Республіки про правила місцевого прикордонного руху.

Електронний ресурс: <https://ukraine-eu.mfa.gov.ua/en/2633-relations/dialog-u-sferi-yusticiyi-svobodita-bezpeki/dvostoronni-ugodi-pro-pravila-miscevogo-prikordonnogo-ruhu>

43. Угода між Україною та Словацькою Республікою про місцевий прикордонний рух.

Електронний ресурс: <https://ukraine-eu.mfa.gov.ua/en/2633-relations/dialog-u-sferi-yusticiyi-svobodi-ta-bezpeki/dvostoronni-ugodi-pro-pravila-miscevogo-prikordonnogo-ruhu>

44. Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Республіки Польща про правила місцевого прикордонного руху.

Електронний ресурс: <https://ukraine-eu.mfa.gov.ua/en/2633-relations/dialog-u-sferi-yusticiyi-svobodi-ta-bezpeki/dvostoronni-ugodi-pro-pravila-miscevogo-prikordonnogo-ruhu>

45. Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Румунії про місцевий прикордонний рух.

Електронний ресурс: <https://ukraine-eu.mfa.gov.ua/en/2633-relations/dialog-u-sferi-yusticiyi-svobodi-ta-bezpeki/dvostoronni-ugodi-pro-pravila-miscevogo-prikordonnogo-ruhu>

46. Розпорядження Кабінету Міністрів України № 710–р від 15.08.2023 Про схвалення проєкту Угоди (у формі обміну нотами) між Кабінетом Міністрів України та Урядом Румунії про відкриття нового міжнародного пункту пропуску через українсько-румунський державний кордон між населеними пунктами Біла Церква (Україна) та Сігету-Мармаціей (Румунія).

Електронний ресурс: https://zakononline.com.ua/documents/show/520730__757062

Дана публікація була підготована за фінансової підтримки Європейського Союзу. За її зміст несе відповідальність виключно Міжнародна асоціація інституцій регіонального розвитку «МАІРР» і дана публікація необов'язково відображає погляди Європейського Союзу.

Програма транскордонного співробітництва ЄС Угорщина–Словаччина–Румунія–Україна 2014–2020 передбачає фінансування ЄС для сталого розвитку вздовж кордону України з Угорщиною, Словаччиною та Румунією, допомагає зменшити різницю рівня життя та вирішувати спільні проблеми через ці кордони.

Держави-члени Європейського Союзу вирішили об'єднати свої ноу-хау, ресурси і долі. Разом вони побудували зону стабільності, демократії та стійкості розвитку при збереженні культурного різноманіття, толерантності та особистих свобод. Європейський Союз прагне ділитися своїми досягненнями та цінностями з країнами і народами за його межами.



Міжнародна асоціація інституцій регіонального розвитку «МАІРР»
88018 Україна, Ужгород, вул. Швабська 71а,
тел.: +380993254990,
e-mail: associationiardi@gmail.com,
web: <https://mobi.iardi.org>